8
84

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

60 Jahre elektrisch durch Berlin



mosaik

60 Jahre elektrisch durch Berlin

Das attraktivste und schnellste Nahverkehrsmittel Berlins ist die S-Bahn. Sie befördert täglich rund 700 000 Reisende und fährt sogar bis in einige Vororte. Und das seit nunmehr 60 Jahren. Nachdem am 8. August 1924 der erste elektrische S-Bahn-Zug nach Bernau verkehrte, wurde das Streckennetz ständig erweitert. Das Jubiläum soll Anlaß sein, die heute im Einsatz befindlichen elektrischen Fahrzeuge der Berliner S-Bahn auf der Titel- und auf dieser Bildseite vorzustellen.

1 Paß-Viertelzüge BR 275 (ohne Sifa und ohne Funk), verkehren im Regelbetrieb nur in der Zugmitte. Die äußere Form entspricht weitgehend dem Zustand bei Indienststellung in den Jahren 1927 bis 1930 (Tw 275 697 im August 1974 in Bernau).

2 EMB-Viertelzug BR 275 mit Sicherheitsfahrschaltung und Funk für den Einmannbetrieb (Tw 275 291 im S-Bw Friedrichsfelde, August 1983).

3 Viertelzug der BR 276.1, entstanden durch Modernisierung aus der BR 275 (Storkower Straße, März 1984).

4 Viertelzug der BR 276.0 (Baujahre 1934 bis 1938). Charakteristisch für diese Züge ist die Abdeckklappe oberhalb der Scharfenbergkupplung (Bernau, Juni 1981).

5 Viertelzug der BR 277 „mod" – modernisierte Variante der BR 277 –, z. T. auch aus der BR 276.0 entstanden (Tw 277 453 in Erkner, März 1978). Das Titelbild zeigt einen Zug der BR 277 im noch nicht modernisierten Zustand.

6 Zug der BR 270, eine Neuentwicklung aus dem Kombinat LEW Hennigsdorf, Baujahr 1979 (Tw 270 005, Erkner, September 1980).

Fotos: H.-J. Hütter, Berlin

1



2



3



4



5



6



modell eisenbahner

inhalt

8/84

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
33. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild
Untrennbar mit dem täglichen Bild in unserer Hauptstadt, Berlin, ist die S-Bahn verbunden. In diesem Monat wurde sie 60 Jahre alt, weshalb wir in dieser Ausgabe über dieses umweltfreundliche und beliebte Verkehrsmittel ausführlich berichten.
Unser Bild zeigt einen in den Knotenbahnhof Ostkreuz eingefahrenden S-Bahn-Vollzug aus Richtung Erkner. Zu jeder Tageszeit herrscht hier reger Verkehr.
Foto: H.-J. Hütter, Berlin

Redaktion
Ing. Wolf-Dietger Machel
(mit der Leitung der Redaktion beauftragt)
Telefon: 2 04 12 76
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Bieghold
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 18. 7. 1984
Geplante Auslieferung: 21. 8. 1984

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Dr. Günter Götz,
Vizepräsident S-Bahn der Rbd Berlin

Die Berliner S-Bahn gestern, heute und morgen

Es gibt nur wenige Entscheidungen, die so nachhaltig die Entwicklung und die Funktion einer Stadt beeinflußten, wie es der 1919 gefaßte Beschluß zur Elektrifizierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen zur Folge hatte. Viele Untersuchungen waren vorausgegangen, u. a. zur Zweckmäßigkeit und zur Wirtschaftlichkeit der Elektrifizierung, zum Stromsystem und zur Antriebsart, zum Fahrzeug und zur betrieblichen Technologie. Vielen Argumenten war entgegenzutreten, solchen mit strategischen Überlegungen als auch denen, die eine „Schädigung der Vogelwelt" fürchteten. Man konnte bereits auf Erfahrungen zurückgreifen, denn seit 1903 fuhren auf der Strecke Potsdamer Bahnhof–Groß Lichterfelde Ost elektrisch angetriebene Eisenbahnzüge. Auch die U-Bahn, seit 1902 in Betrieb, konnte Erfahrungen vermitteln.

Am 8. August 1924 wurde der elektrische Zugbetrieb auf der Vorortstrecke nach Bernau aufgenommen. Diese Strecke hatte bereits „ihre" Geschichte: 1842 für den Fernverkehr eröffnet, 1897 mit besonderen Vorortgleisen auf einer Teilstrecke und 1919 weiter bis Bernau ausgerüstet sowie von diesem Zeitpunkt an mit getrennter Betriebsführung zwischen dem Fern- und dem Vorortverkehr befahren.

Die Entscheidung zur Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes gerade auf dieser Strecke wurde auch davon beeinflußt, daß sich Störungen nicht auf andere Strecken übertragen konnten, ein Inselbetrieb möglich war, die Betriebsstruktur weitere Versuche zuließ.

Man hatte zugkräftige Ergebnisse bei der Umstellung auf den elektrischen Zugbetrieb in Aussicht gestellt, so besonders die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 75 km/h und der Reisegeschwindigkeit von 30 auf 35 km/h. Im Ergebnis dessen konnten die Zugfolge verdichtet und die Zugzahl vergrößert werden. Die höhere Anfahrbeschleunigung der Fahrzeuge und das damit verbundene schnellere Räumen der Blockabschnitte machten das möglich. Die Berliner Bürger sahen natürlich weitere Argumente, z. B. die geringere Rauch- und Rußbelästigung durch den Eisenbahnbetrieb sowie das sichere Ein- und Aussteigen durch die erhöhten Bahnsteige.

Die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes nach Bernau hatte also nicht nur unmittelbare Bedeutung für diese Strecke, sondern für die gesamten Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.

Es ergaben sich wichtige Schlußfolgerungen für die weiteren Elektrifizierungspläne. Die erreichten Betriebsergebnisse boten günstige Voraussetzungen für die Befriedigung der ständig steigenden Verkehrsbedürfnisse als Folge der sich entwickelnden Territorialstruktur. Die verwendete Stromschienenanlage erwies sich als stabil, anstelle der Glasisolatoren wurde jedoch bald der stabilere Porzellanisolator eingesetzt. Die Erfahrungen aus dem Betrieb der Versuchsfahrzeuge führten zum Bau der ersten Serien-S-Bahn-Fahrzeuge, der Baureihe 169.

Der elektrische Zugbetrieb auf der Bernauer Strecke ließ erkennen, welche Bedeutung diese Betriebsart für den innerstädtischen Verkehr in Berlin, aber auch in Großstädten überhaupt erlangen konnte.

Heute, 60 Jahre nach jenem denkwürdigen Datum, ist die Berliner S-Bahn ein modernes und leistungsfähiges Verkehrsmittel, das seine Aufgaben im öffentlichen Personennahverkehr der Hauptstadt der DDR, Berlin, gemeinsam mit den Verkehrsmitteln Omnibus, Straßenbahn und U-Bahn des VEB Kombinat Berliner Verkehrsbetrieb erfüllt. Dabei realisiert die S-Bahn den Linienverkehr, also den Verkehr über weite Entfernungen, während die BVB-Verkehrsmittel die Fläche erschließen. Im Stadtzentrum wird der Flächenverkehr auch durch die S-Bahn wahrgenommen.

172 km Streckenlänge mit 76 Bahnhöfen werden in der Hauptstadt Berlin und in den angrenzenden Bezirken Potsdam und Frankfurt (Oder) durch die S-Bahn befahren. Der Stadtbahnstrecke, also der Strecke zwischen den Bahnhöfen Berlin Ostbahnhof und Berlin Friedrichstraße, kommt aufgrund ihrer Lage im Stadtzentrum eine primäre Bedeutung zu.

700 000 Personen/Tag, das sind ca. 42 % des Verkehrsaufkommens im öffentlichen Personennahverkehr der Hauptstadt, fahren mit der S-Bahn, bei jeder Fahrt werden durchschnittlich 15 km zurückgelegt. 1983 benutzte jeder Bürger unserer Stadt im Durchschnitt 172mal die S-Bahn. Die S-Bahn schafft auch im Jubiläumsjahr unserer Republik wichtige Voraussetzungen für die Mobilität der Bürger und Besucher der Hauptstadt der DDR, Berlin.

Der X. Parteitag und die 15. Bezirksdelegiertenkonferenz der SED stellten auch der Berliner S-Bahn neue und größere Aufgaben.

Der Fahrzeugpark wird durch weitere Rekonstruktionsmaßnahmen sowohl in seiner technischen Ausrüstung und seinen Leistungsparametern als auch im Fahrkomfort für unsere Fahrgäste weiterentwickelt.

Bordmikrorechner stützen unsere Maßnahmen zum Erreichen eines pünktlichen Zugbetriebes bei einer energieoptimalen Fahrweise. Sie ermöglichen gesicherte Reduzierungen der für den Zugbetrieb benötigten Energie um 10 bis 15 %. Neue Wohngebiete werden erschlossen, 1984 z. B. durch die Strecke nach Hohenschönhausen, und günstigere Bedingungen entstehen für einen störungsfreien Fern- und S-Bahnverkehr durch die Trennung des Gemeinschaftsbetriebes auf dem nördlichen Teil des Außenrings. Auf anderen Strecken wird analog zum Anwachsen der Verkehrsbedürfnisse das Platzangebot erhöht, noch in diesem Jahr wird das auf den Strecken nach Berlin-Buch und nach Ahrensfelde der Fall sein. Durch den Einbau des automatischen Blocksystems AB 70 werden Voraussetzungen für die Verdichtung der Zugfolge und für eine stabilere Betriebsführung geschaffen. Auf der Strecke Berlin-Schöneweide–Treptower Park ist der AB 70 bereits in Betrieb.

Umfangreiche Baumaßnahmen im Anlagen- und Bahnstrombereich, die Rekonstruktion der Bahnhöfe durch viele Baukollektive aus Dienststellen anderer Rbd-Bezirke schaffen günstigere Bedingungen für unsere Fahrgäste.

Unsere Kolleginnen und Kollegen unternehmen große Anstrengungen, um die Sauberkeit der Bahnhöfe und Anlagen zu sichern, unsere Fahrgäste in allen Situationen umfassend zu informieren und die kommerzielle Arbeit zu verbessern.

Das alles haben wir nach den Maßstäben stabiler Versorgungsleistungen für die Bürger und Besucher unserer Hauptstadt mit der Arbeit aller Kollektive unter Führung der Parteiorganisationen auf der Grundlage der Parteibeschlüsse durchgängig zu gewährleisten. Im 35. Jahr des Bestehens unserer Republik ist das für uns Aufgabe und Verpflichtung zugleich. 60 Jahre S-Bahn sind Entwicklung und Bewährung eines innerstädtischen Verkehrsmittels.

modell eisenbahner forum

Leser meinen...

Leserforum in Berlin
Am 29. Juni 1984 fand in der ZAG Berlin ein Leserforum der Redaktion „modelleisenbahner" statt. Etwa zwei Stunden diskutierten rund 60 Freunde – unter ihnen Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn – über unsere Zeitschrift.
Der Grundtenor: Die Zeitschrift ist informativ, aktuell, abwechslungsreich und interessant. Gewünscht werden vor allem Zeichnungen von Fahrzeugen, nach denen entsprechende Modelle gebaut werden können. Bei Veröffentlichung traditioneller Bauanleitungen sollten besonders Schmalspurfahrzeuge berücksichtigt werden. Daß u.a. durch die Serie „Das gute Beispiel" dem Modellbauer das vorbildgerechte Nachbilden vieler Details erleichtert wird, wurde sehr begrüßt. Zunehmend gefragt sind aber auch Beiträge über große Nenngrößen.
Mit dem Vorbildteil sind die Freunde ebenfalls zufrieden und meinen, daß das Thema Straßenbahn fester Bestandteil der Zeitschrift bleiben sollte. Die Redaktion dankt allen Mitgliedern der ZAG Berlin für die gegebenen Hinweise, die für die weitere Arbeit sehr wichtig sind.
me

Leser schreiben...

Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" in den Bezirken
Die Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium rief im Heft 9/83 des „modelleisenbahner" gemeinsam mit dem Ministerium für Volksbildung und dem Zentralrat der FDJ zum 15. Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" auf. Diesem Aufruf folgten bei den acht Bezirks-Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner", die hauptsächlich in den Frühjahrsferien stattfanden, 57 Arbeitsgemeinschaften mit 77 Exponaten.
Das Niveau der gezeigten Exponate konnte sich sehen lassen. Vor allem zeigten die Treffen wieder, daß das Betätigungsfeld der jungen Freunde weiter zugenommen hat. Natürlich steigen dadurch auch die Anforderungen an die Juryarbeit. Die 19 besten Exponate werden beim Zentralen Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" vom 13. bis 16. Oktober 1984 in Magdeburg zu sehen sein. Erstmalig qualifizierten sich dafür die Arbeitsgemeinschaften 4/14 Gotha, 6/54 Leipzig-Grünau, 7/68 Magdeburg, 8/17 Hohen Luckow und die Pioniereisenbahn Cottbus. Die Freunde der Pioniereisenbahnen Dresden und Leipzig werden zum 13. Mal dabei sein. Als Beobachter nahmen in den Bezirken Berlin, Cottbus, Greifswald und Halle weitere acht Arbeitsgemeinschaften teil. Das Rahmenprogramm war in den Bezirken recht abwechslungsreich und interessant. Dabei standen Besichtigungen von Dienststellen der Deutschen Reichsbahn mit berufsorientiertem Charakter im Vordergrund. Mit modernen Traktionsarten wurden die Schüler und Jugendlichen in den Bahnbetriebswerken Erfurt, Neubrandenburg und Güstrow konfrontiert, und den Magdeburger Teilnehmern wird wohl die Besichtigung des Raw Potsdam noch lange in Erinnerung bleiben.
Ihre Kenntnisse im Betriebsablauf bei der Deutschen Reichsbahn konnten Freunde aus Dresden und Halle auf Betriebsfeldern festigen und vertiefen.
Weitere Exkursionsziele waren die AG 2/18, die Gartenbahn des Freundes Weber in Löbau, der VEB Berliner TT-Bahnen und die Pioniereisenbahn Dresden.
Gute Unterstützung gaben alle beteiligten Dienststellen der Deutschen Reichsbahn. Besonders engagierten sich der Leiter der Lokfahrschule Güstrow, die Leiter der Bahnbetriebswerke Neubrandenburg und Erfurt, der Lehrmeister der Berufsschule Rba Leipzig, Kollege Eckensberger sowie leitende Kader der Rbd Magdeburg und des Rba Güstrow. Dafür ein herzliches Dankeschön.
Allen für das 15. Zentrale Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" qualifizierten Arbeitsgemeinschaften wünschen wir viel Erfolg in Magdeburg.
H.-D. Weide, Vors. d. Komm.



Souvenirumschlag „10 Jahre AG Junge Eisenbahner"
Die Arbeitsgemeinschaft 2/5 Forst widmet sich nun schon seit rund 10 Jahren im besonders hohen Maße der Jugendarbeit.
Die von der AG 2/5 betreute Jugendgruppe wurde bereits mehrmals während der Zentralen Spezialistentreffen mit Diplomen und Ehrenpreisen ausgezeichnet.
Anläßlich des Jubiläums wurde der abgebildete Souvenirumschlag herausgebracht. Einige Exemplare sind für Mitglieder des DMV unter Angabe ihrer Mitgliedsbuch-Nr. bei der AG 2/5 Forst des DMV der DDR, 7570 Forst, Cyrankiewiczstraße 57 noch erhältlich. (Unkostenbeitrag 1,20 M, Bestellung per Postanweisung).
P. Brodkorb, Forst

Vorsicht reger Zugverkehr!



Aufgenommen in Tangermünde von K. Brust, Dresden, am 23. März 1984

Leser antworten...

Erster Eisenbahnunfall der Welt
Horst Renzel aus Freiberg bat uns in Erfahrung zu bringen, wann sich der erste Eisenbahnunfall der Welt zugetragen hat.
Der erste dokumentarisch festgehaltene Eisenbahnunfall ereignete sich am 15. September 1830. Ein englischer Abgeordneter wurde von einer Lok an der Wasserstation Parkside der Strecke Manchester – Liverpool überfahren und getötet.
W. Kalfe, Schwerin

Leser fragen...

Wo ist der andere Aussichtswagen?
Von dem im „me" 2/84 auf den Seiten 18 bis 20 erwähnten Windbergaussichtswagen gab es nur vier Stück. Gebaut wurden sie 1912 in der Firma Busch, Bautzen, für den Einsatz auf der krümmungsreichen Aussichtsstrecke Dresden Hauptbahnhof – Possendorf mit einem Achsstand von 4,5 m. Nur zwei der Fahrzeuge (Nummern 531-431 und 531-691) waren nach dem zweiten Weltkrieg noch vorhanden. Als 1957 der Reiseverkehr auf dieser Strecke eingestellt wurde, ist der Wagen 531-691 letztmalig bei Filmaufnahmen und zur 100-Jahr-Feier der Strecke Brunn – Greiz im Jahre 1965 zum Einsatz gekommen. Er blieb erhalten und wird von den Freunden unserer AG 3/82 restauriert. Der Wagen 531-431 verkehrte noch auf der Strecke Pirna – Gottleuba, ist aber nach Einstellung des Reiseverkehrs verschwunden. Seit Jahren suchen die AG-Mitglieder dieses Fahrzeug. Wer kann helfen?

Meldungen direkt an: Jürgen Schubert, 8210 Freital, Waldblick 15 oder Norbert Nieke, 8010 Dresden, Räcknitzstraße 6.

Dipl.-Ing. Reinhard Demps und
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter (DMV),
Berlin

60 Jahre S-Bahn in Berlin

Vor 60 Jahren, am 8. August 1924, wurde auf den besonderen Vorortgleisen zwischen dem Stettiner Vorortbahnhof in Berlin und Bernau der elektrische Schnellbahnbetrieb aufgenommen. Dieser Tag gilt als der Geburtstag der Berliner S-Bahn. Den Begriff S-Bahn bestimmte allerdings erst im Dezember 1930 die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Fortan sollte der Verkehr auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen als Berliner S-Bahnverkehr bezeichnet werden. Das gewählte Symbol, weißes S auf grünem Grund, weist seitdem im Berliner Stadtgebiet auf ein modernes Schnellverkehrsmittel hin.

Was ist eine S-Bahn?

Nach einer gültigen Begriffsdefinition ist die S-Bahn „...eine qualitativ hochwertige und damit leistungsfähige von der Staatsbahn betriebene Stadtschnellbahn, die mit Spezialfahrzeugen weitgehend auf eigenem Netz im starren Fahrplan betrieben wird und sich durch eine z. T. weitgehende Anpassung an die Erfordernisse des innerstädtischen Verkehrs auszeichnet." (1)

Über den Anfang in Berlin

Die Anfänge des Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs liegen in den 60er und 70er Jahren des 19. Jahrhunderts. Entlang der von Berlin ausgehenden Fernbahnen bildete sich ein stärkerer Personennahverkehr zwischen Berlin und den an den Strecken liegenden Vororten heraus.

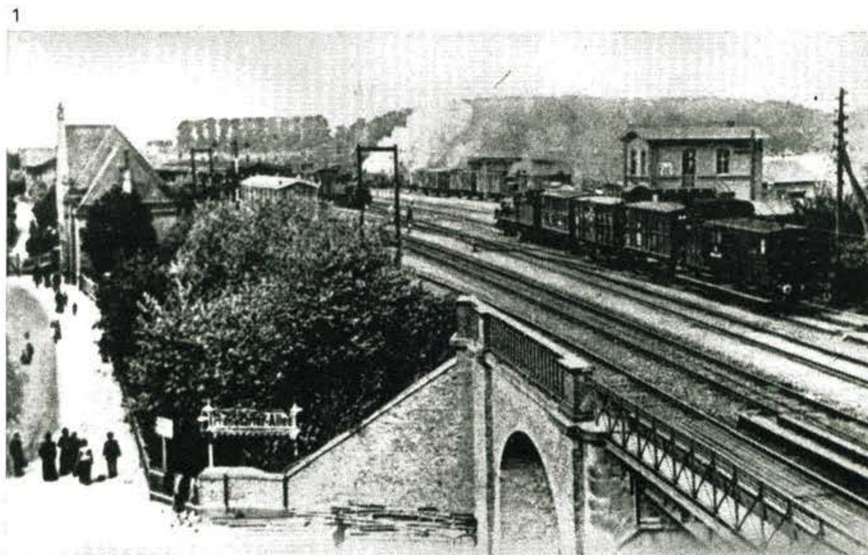
Das Vorhandensein eines leistungsfähigen Massenverkehrsmittels begünstigte die Verlagerung von Industriebetrieben aus den engen Quartieren der Innenstadt und damit die Konzentration der Produktion auf große zusammenhängende Flächen im weiteren Umland Berlins. Als erste Strecke, die ausschließlich dem Personenverkehr diente, gilt die 1874 eröffnete alte Wannseebahn. Zwischen Zehlendorf und dem damaligen Neubabelsberg über Wannsee wurde die Potsdamer Stammbahn mit einem gesonderten Personengleispaar umfahren, um die Besiedlung in dem von der neuen Bahnstrecke durchschnittenen Gelände zu ermöglichen.

Die größte Nahverkehrsbahn und die Keimzelle des innerstädtischen Eisenbahnpersonennahverkehrs ist die am 7. Februar 1882 eröffnete Berliner Stadtbahn. Sie ist die erste Bahn, die sofort gesonderte Nahverkehrsgleise erhielt. Über sie wurden die östlichen Vorortstrecken nach Strausberg, Fürstenwalde (Spree) und Königs Wusterhausen mit den westlichen Vorortstrecken Richtung Spandau und Potsdam verbunden. Die so gefundene Lösung hat die städtebauliche Entwicklung der Stadt wesentlich beeinflußt. Der Gedanke, den weitsichtige Reformer des Berliner Wohnungswesens hatten, den Werktätigen Licht und Luft auf billigerem Umland

Elektrifizierung wurde unumgänglich

Berlin besaß große Produktionskapazitäten in der Elektroindustrie. Hier wurden eine Reihe wesentlicher Erfindungen der Elektrotechnik für das Verkehrswesen entwickelt und erstmals der Berliner Öffentlichkeit vorgestellt:
1879 die erste elektrische Lokomotive,
1881 die erste elektrische Straßenbahn,
1901 bis 1903 die elektrischen Schnellfahrversuche, bei denen zum ersten Mal Geschwindigkeiten über 200 km/h erreicht wurden. Dennoch ließ die Elektrifizierung der Berliner Nahverkehrsnetze auf sich warten.

1



entlang der Ringbahn und der Vorortstrecken zu geben, scheiterte nicht an den Verkehrsanlagen. Die Bau- und Bodenspekulation verhinderte diese Pläne. Auf der 1871 und 1877 eröffneten Ringbahn entwickelte sich erst im Zusammenhang mit dem Ausbau des Stadtbahnverkehrs ein starker Nahverkehr.

Die Zunahme des Verkehrs erforderte die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecken. Das geschah durch Zwischenschalten von Blockstrecken, um die Zuganzahl zu erhöhen, z. B. 1889 auf der Stadtbahn auf 12 Züge je Richtung und Stunde, durch die Erhöhung der Bahnsteige, um den Fahrgastwechsel zu beschleunigen (1903 wurden die Bahnsteige von 23 cm auf 76 cm erhöht), und vor allen Dingen der Bau besonderer Gleise auf den Vorortstrecken und auf der Ringbahn. Dieser Prozeß ist auch heute noch typisch für die Entwicklung des Netzes der Berliner S-Bahn.

Die 1976 bis 1982 abschnittsweise in Betrieb genommene neue S-Bahn-Strecke nach Ahrensfelde ist auch Teil einer Fernstrecke, der 1898 eröffneten eingleisigen Nebenbahn nach Wriezen, die ein getrenntes Gleispaar erhielt. Entlang des Berliner Außenrings wird zum Jahresende zwischen Springpfuhl und Hohenschönhausen ebenfalls ein zweigleisiges, vom Außenring unabhängiges Gleispaar in Betrieb gehen.

1 Im Jahre 1871 wurde die östliche Hälfte der Berliner Ringbahn zwischen Moabit im Norden und Tempelhof im Süden für den Güterverkehr eröffnet. Der Personenverkehr begann im Jahre 1872. Im gleichen Jahr wurde auch der Bahnhof Friedrichsberg (heute Frankfurter Allee) an der Kreuzung mit der Frankfurter Chaussee errichtet.

2 Halbzug der Baureihe 169 nach seiner Auslieferung im Jahre 1925.

3 Die Baureihe 169 nach der Rekonstruktion in den 50er Jahren (Aufnahme 1959).

4 Der Hilfsgerätewagen des S-Bw Friedrichsfelde besteht aus den letzten noch betriebsfähigen Fahrzeugen der ehemaligen Baureihe 169 (heute 278.0, Aufnahme August 1976).

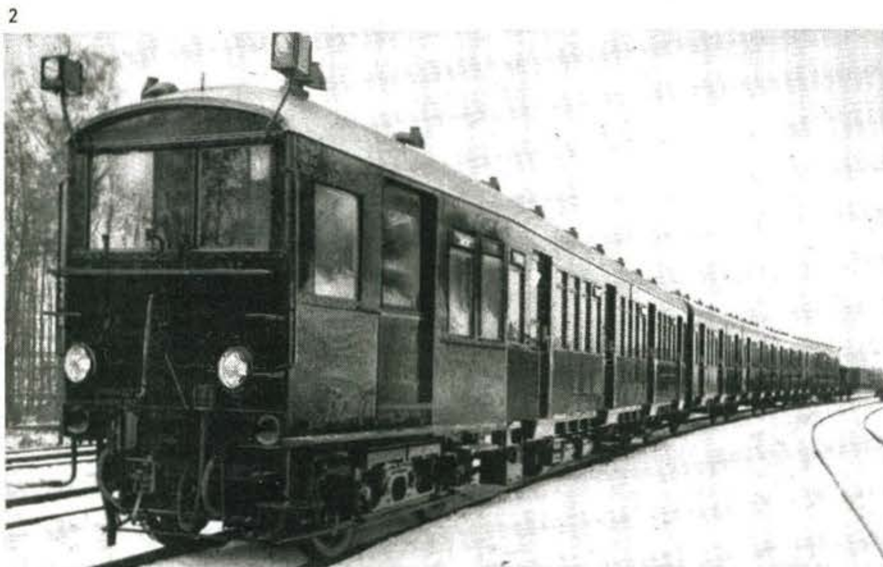
Nach Versuchsbetrieben auf der Wannseebahn (1900 bis 1902), auf der Vorortstrecke nach Lichterfelde Ost (seit 1901) sowie nach Spindlersfeld (1903 bis 1906) und verschiedenen Elektrifizierungsvorlagen der Berliner Elektroindustrie, die mit der Elektrifizierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen auf ein profitables Geschäft hofften und der Elektrifizierungsvorlage der Preußischen Staatsbahnen, beendete der erste Weltkrieg alle weiteren Arbeiten.

Mit der Elektrifizierung der Vorortstrecke nach Bernau setzte dann die große Umstellung des Eisenbahnnahverkehrs im Berliner Raum ein. Den wesentlichen Abschluß bildete die Elektrifizierung der Wannseebahn zwischen

dem damaligen Wannseebahnhof (neben dem Berlin Potsdamer Fernbahnhof gelegen) nach Wannsee über Schöneberg und Steglitz. In den Jahren 1933 bis 1940 wurde das Netz durch eine Nord-Süd-Untergrundbahnstrecke zwischen dem nördlichen Stettiner Fernbahnhof und den beiden südlichen Fernbahnhöfen, dem Potsdamer Fernbahnhof und dem Anhalter Bahnhof ergänzt. Dadurch waren die Vorortstrekken nach Velten, Oranienburg und Bernau im Norden mit den Strecken nach Rangsdorf, Lichterfelde Süd und Wannsee direkt verbunden.

Die Umstellung war mit einem großen baulichen Aufwand und umfangreichen Einsatz technischer Einrichtungen verbunden. Die Bahnsteige der elektrisch zu befahrenen Strecken mußten auf 96 cm Höhe angehoben werden. Auf den dichtbelegten Innenstadtstrecken mußte ein neues Signalsystem installiert werden, daß die hohen Zugzahlen besonders auf der Stadtbahn ermöglichte. Neben der Ausrüstung aller Gleise mit Stromschienen war die gesamte Ausrüstung für das Betreiben des Gesamtnetzes herzustellen. Im Bereich des westlichen Kreuzungspunktes zwischen Stadtbahn und Ringbahn entstand ein Kreuzungsbahnhof, der Bahnhof Ausstellung. Er erhielt später den Namen Westkreuz. Zwischen Kaulsdorf und Mahlsdorf wurde ein gesondertes Gleispaar und nach Gartenfeld eine neue S-Bahn-Strecke errichtet. Der Erfolg überstieg die Erwartungen. Mit den neuen Fahrzeugen und den schnelleren Fahrzeiten konnte die S-Bahn ihren Fahrgastanteil am öffentlichen Berliner Nahverkehr erhöhen.

2



3



4



Bedeutung der S-Bahn wird weiter wachsen

Nach Überwindung der Kriegsfolgen erfuhr die S-Bahn seit 1961 in der Hauptstadt der DDR einen großen Aufschwung. Nachdem bereits unmittelbar nach 1945 der elektrische Betrieb u. a. nach Strausberg, Staaken, Falkensee und Königs Wusterhausen ausgedehnt wurde, konnte 1962 die S-Bahn-Strecke zum Flughafen Schönefeld eröffnet werden. Ebenso erhielt die Strecke nach Oranienburg eine neue Streckenführung entlang des nördlichen Teils des Außenrings.

Tabelle 1
Bau gesonderter Vorortgleise (Auswahl)
nach Götz (6)

1891	Wannseebahnhof – Zehlendorf
1900	Schlesischer Bahnhof – Kaulsdorf
1901	Anhalter Bahnhof – Lichterfelde Ost
1902	Schlesischer Bahnhof – Erkner
1906/09	Görlitzer Bahnhof – Grünau
1912	Stettiner Vorortbahnhof – Frohnau
1913	Wannsee – Stahnsdorf
1916	Gesundbrunnen – Bernau
1926	Frohnau – Borgsdorf
1928	Charlottenburg – Heerstraße

Der Aufbau von Wohnungsbaustandorten im Nordosten von Berlin brachte der S-Bahn neue Aufgaben. Der Bau der S-Bahn-Strecken nach Ahrensfelde durch den neuen Stadtbezirk Marzahn und nach Hohenschönhausen weist der S-Bahn neue und umfangreiche Aufgaben bei der Bewältigung des Nahverkehrs zu.

Die ersten elektrisch betriebenen Fahrzeuge

Als der elektrische Zugbetrieb nach Bernau aufgenommen wurde, standen vorerst nur sechs Versuchszüge zur Verfügung. Mit diesen 1922 gebauten Zügen sollten Türanordnung und Sitzplatzaufteilung praktisch erprobt werden. Diese Züge wurden vor der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes mit Dampflokomotiven bespannt und in regulären Plänen auf den Strecken der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen eingesetzt. So hatte man die „tote Zeit" zwischen der Auslieferung der Versuchszüge sowie der Eröffnung des elektrischen Zugbetriebes genutzt und konnte sich frühzeitig für den Bau einer kleinen Fahrzeugserie mit 17 Einheiten – der späteren Baureihe 169 – entschei-

den. So nutzbringend eine frühzeitige Entscheidungsmöglichkeit auch ist, darf hier jedoch nicht übersehen werden, daß ein unbedingtes Muß bei dem Bau dieser Fahrzeugserie bestand. Einmal wollte man nämlich Erfahrungen mit einem rein elektrischen Zugbetrieb sammeln, der nicht durch die langsameren Dampfzüge beeinflußt wurde. Zum anderen waren auch für die übrigen Nordstrecken nach Oranienburg und Velten – sie sollten ebenfalls elektrifiziert werden – entsprechende Fahrzeuge erforderlich. Außerdem mußten Vorkehrungen getroffen werden, um im Konkurrenzkampf mit den übrigen Berliner Nahverkehrsmitteln erfolgreich bestehen zu können.

Aus heutiger Sicht war die Baureihe 169 wahrlich ein Kompromiß, der durch die bestehenden Umstände entstand. Über den Einsatz dieser Fahrzeuge im Berliner S-Bahn-Verkehr soll im folgenden berichtet werden.

Tabelle 2
Wichtige Daten der Elektrifizierung
nach Götz (5)

Berlin Potsdamer Vorortbahnhof – Lichterfelde Ost	8. 7. 1903
Berlin Stettiner Vorortbahnhof – Bernau (b. Berlin)	8. 8. 1924
Berlin-Gesundbrunnen – Birkenwerder	5. 6. 1925
Birkenwerder – Oranienburg	4. 10. 1925
Abzweig Schönholz-Reinickendorf – Velten	16. 3. 1927
Potsdam – Stadtbahn – Erkner	11. 6. 1928
Charlottenburg – Südring – Ostkreuz	6. 11. 1928
Stadtbahn – Kaulsdorf	6. 11. 1928
Stadtbahn – Spandau West	10. 12. 1928
Niederschöneweide-Johannisthal – Spindlersfeld	1. 2. 1929
Charlottenburg – Nordring – Ostkreuz	1. 2. 1929
Neukölln – Baumschulenweg – Grünau	6. 11. 1928
Ostkreuz – Treptower Park – Baumschulenweg	1. 2. 1929
Jungfernheide – Gartenfeld	15. 12. 1929
Kaulsdorf – Mahlsdorf	15. 12. 1929
Ferngleise zwischen Potsdamer Bahnhof und Zehlendorf für die sogenannten Bankierzüge	15. 5. 1933
Wannseebahn zwischen Wannseebahnhof und Wannsee	15. 5. 1933
Stettiner Bahnhof – Unter den Linden	28. 7. 1936
Unter den Linden – Potsdamer Platz	15. 4. 1939
Priesterweg – Mahlow	15. 5. 1939
Potsdamer Platz – Anhalter Bahnhof	9. 10. 1939
Mahlow – Rangsdorf	6. 10. 1940
Lichterfelde Ost – Lichterfelde Süd	9. 8. 1943
Mahlsdorf – Hoppegarten	7. 3. 1947
Hoppegarten – Fredersdorf	1. 9. 1948
Fredersdorf – Strausberg	31. 10. 1948
Grünau – Königs Wusterhausen	20. 4. 1951
Strausberg – Strausberg Nord	3. 6. 1956
Hohenneuendorf – Schönfließ – Blankenburg	19. 11. 1961
Neubaustrecke zwischen Pankow und Schönhauser Allee	10. 12. 1961
Adlershof – Zentralflughafen Schönefeld	26. 2. 1962
Friedrichsfelde Ost – Marzahn	30. 12. 1976
Marzahn – Otto-Winzer-Straße	15. 12. 1980
Otto-Winzer-Straße – Ahrensfelde	30. 12. 1982

Fahrzeugkonzeption

In ihrem äußerem Erscheinungsbild haben die Fahrzeuge der Baureihe 169 – auch als Bauart 1924 bezeichnet – sehr viele Gemeinsamkeiten mit den Versuchszügen. Dies kann auch nicht verwundern, denn noch bevor gesicherte Erkenntnisse über die Zweckmäßigkeit der gewählten Konzeption bei den Versuchszügen vorlagen, mußten bereits die Entwicklungsarbeiten begonnen werden. Was lag nun in einer derartigen Situation näher, als sich an Vorhandenem (aber noch keineswegs Bewährtem) zu orienteren? Und da sich die Konzeption der Versuchszüge nicht bewährte, war das zwangsläufig auch bei den ersten, serienmäßig gebauten S-Bahn-Wagen der Fall. Sowohl beim



5 In einen U-Bahnwagen des Typs E III umgebaut: Wagen 1476 (heute 102072, Aufnahme November 1969).

Fotos: 1 Sammlung Märkisches Museum; 2 Archiv VEB Waggonbau Görlitz; 3 Archiv transpress; 4 und 5 H.-J. Hütter, Berlin.

Werkstätten- als auch beim Fahrpersonal waren diese Züge wenig beliebt.

Die Zugeinheit bestand aus je zwei Trieb- und drei dazwischen gekuppelten Beiwagen. Die zweiachsigen Beiwagen waren untereinander kurzgekuppelt, mit dem Triebwagen jedoch über eine automatische Kupplung (anfangs Bauart Willison, später Bauart Scharfenberg) verbunden.

Die Triebwagen erhielten je zweiachsige Drehgestelle, von denen das jeweils unter dem Führerstand laufende zwei Fahrmotoren in Tatzlagerbauart erhielt. Damit ergab sich für den 14achsigen Zug die Achsfolge Bo'2' + 2' + 2' + 2' + 2'Bo'. Die Wahl der Achsfolge wurde von den Versuchszügen übernommen und hatte für den Triebwagen demzufolge die gleichen, weitreichenden Konsequenzen in wagenbaulicher Hinsicht.

So mußte die Leistung der vier in einem Zug vorhandenen Fahrmotoren so ausgelegt werden, daß der Zug eine angemessene Beschleunigung und die gewünschte Höchstgeschwindigkeit erzielte. Die dabei bestehenden technischen Zusammenhänge führten zu einem relativ hohen Bauvolumen des Fahrmotors, so daß im Bereich des Triebdrehgestells der Wagenfußboden höher gelegt werden mußte als im übrigen Wagen. Da die in diesem Teil des Wagens notwendige Seitenwandtür nur über eine Trittstufe passiert werden konnte, und diese Trittstufe das Fahrzeugbegrenzungsprofil nicht überschreiten durfte, mußte der Wagenkasten zur Stirnwand hin zugespitzt werden. Dadurch war der Triebwagenschaffner gezwungen, sich weit vorzubeugen, um seiner Pflicht nachkommen zu können, den ausfahrenden Zug zu beobachten.

Charakteristisch für diese Züge waren auch die zahlreichen schmalen Fenster und die einflügeligen Schiebetüren. Letztere mußten von Hand geschlossen werden, was besonders bei anfahrenden Zügen einigen Kraftaufwand erforderte, wenn sie in Richtung des fahrenden Zuges zu schließen waren. Die Inneneinrichtung entsprach der damaligen Zeit, war aber im wesentlichen durch die gewählte Türanordnung und die Sitzteilung 2 + 2 geprägt. Die Züge erhielten zunächst in Anlehnung an die vorhandenen Reisezugwagen und die seit 1903 verkehrenden elektrischen Züge auf der Strecke Potsdamer Ringbahnhof–Lichterfelde Ost einen grünen Anstrich. Die Farben rot/gelb wurden mit Inbetriebnahme der neuen Stadtbahnwagen (heutige Baureihe 275) eingeführt.

Die Einrichtungen der Zugsteuerung lieferten die Firmen AEG und SSW (Siemens-Schuckert-Werke, auch als Firmengruppe WASSEG bezeichnet) für die Züge 169 001 bis 169 010 und die Firmen Bergmann-Elektrizitäts-Werke und Maffei-Schwarzkopff-Werke für die Züge 169 011 bis 169 017. Beide Firmengruppen verwendeten Kurbelfahrschal-

ter. Letztgenannte Firmengruppe rüstete jedoch ihre Züge 1930 auf die Steuerung der neuen Stadtbahnwagen um. – Die Konzentration der Zugkraft (Fahrmotoren) an zwei Stellen im Zug führte dann auch zu erheblichen Problemen bei der Anfahrt. Infolge des mangelnden Reibungsgewichtes neigten die Achsen sehr schnell zum Schleudern und behinderten somit den Anfahrvorgang. Diese Erkenntnis führte bei den danach gebauten Fahrzeugarten zur Achsfolge Bo'Bo' bei den Triebwagen.

Fahrzeugeinsatz

Ohne großen „publizistischen Bahnhof" kamen die Züge ab 1925 zum Einsatz und verkehrten anfangs nur auf den „Nordstrecken". Daran änderte sich auch nichts, als die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortstrecken elektrifiziert worden waren. Erst mit der schrittweisen Inbetriebnahme des Nord-Süd-S-Bahn-Tunnels in den 30er Jahren, dessen gewählte Bauhöhe nur den Zugbetrieb mit den jüngeren und niedrigeren Fahrzeugen (Baureihe 275 und auch nach dem Umbau der damaligen Baureihe 168) zuließ, zog man die Züge dort ab und stationierte sie in Bahnbetriebswerken der Ringbahn, deren Zugläufpläne die Tunnelstrecke nicht berührten.

Der Krieg riß in den Wagenpark dieser Baureihe empfindliche Lücken. So standen nach dem zweiten Weltkrieg infolge kriegsbedingter Ausmusterungen oder sonstiger Verluste sieben Züge und mehrere Einzelwagen nicht mehr zur Verfügung. Aber erst ab 1951 verkehrten wieder einige Züge: 169 002, 169 013, 169 015, 169 016 und 169 017. Sie gehörten damals zu den Bahnbetriebswerken Friedrichsfelde sowie Wannsee und verkehrten vorrangig auf den Strecken Ostbahnhof (Warschauer Straße) – Blankenburg, Jungfernheide – Gartenfeld und Zehlendorf – Düppel.

Die Fahrzeuge waren vornehmlich wegen ihres bremsmäßigen Verhaltens wenig beliebt. Zu jener Zeit verfügten die Züge über mehrlösigen Kunze-Knorr-Bremsen (Kk). Nun sollte man meinen, daß mit einer mehrlösigen Bremse ein besonders gefühlvolles Anhalten am vorgeschriebenen Standort möglich sein müßte. Die modernen Bauarten besaßen die einlösige, also mit viel Gefühl zu bedienende elektropneumatische Bremse. Die Ursachen dafür, daß das nicht so war, können die überalterten Bremsarmaturen oder – nachkriegsbedingte nicht ausreichende Wartungsmöglichkeiten gewesen sein. Jeder Zug hatte sein spezielles Bremsverhalten und damit oftmals einen wenig kalkulierbaren Bremsweg. Unter diesen Umständen schwitzte ein Triebfahrzeugführer Blut und Wasser, bis er den Zug endlich im Griff hatte!

Trotz dieser Unzulänglichkeiten waren in den ersten Nachkriegsjahren diese Züge noch dringend erforderlich.

Rekonstruktion

Nach der Ergänzung des vorhandenen Wagenparks durch wieder aufgearbeitete Schadzüge konnten die mittlerweile 30 Jahre alten Züge der Baureihe 169 einer gründlichen Aufarbeitung unterzogen werden. Die vordringlichste Aufgabe bestand darin, die Bremsen umzubauen.

Im Heimat-Raw Schöneweide wurden die konstruktiven Unterlagen erarbeitet und ab 1956 die Rekonstruktion mit folgenden Änderungen begonnen:

– Umbau der Triebwagen von der Achsfolge Bo'2 auf Bo'Bo',
– Umbau der Kopfform der Triebwagen und Angleichung an die damalige Baureihe 165 (heute 275),
– Einbau eines Blechdachs an Stelle des Holzdachs unter Beibehaltung der bisherigen Fahrzeughöhe,

Fahrzeugübersicht

Gebaut: 17 Zugeinheiten = Halbzüge (Hz), bestehend aus jeweils zwei Trieb- und drei Beiwagen

Fahrzeug-Nr. ab 1942:

ET 169 001a		ET 169 017a
EB 169 001a		EB 169 017a
EB 169 001b	bis	EB 169 017b
EB 169 001c		EB 169 017c
ET 169 001b		ET 169 017b

1956 bis 1958 wurden rekonstruiert:
Hz 002, 006, 013, 015, 017 sowie
ET 169 008a (ex ET 169 003b)
EB 169 008a–c, ET 169 008b,
ET 169 010a–b, EB 169 004a–c
ET 169 016a–b, EB 169 016a–c (ex EB 169 005a–c)

Verbleib der übrigen Wagen:
Die EB 169 010a–c wurden ab 1952 bei der DR als Bahndienstwagen verwendet. Alle nicht genannten Wagen wurden wegen kriegsbedingter Schäden verschrottet oder als Lagerraum genutzt oder sind Kriegsverluste.

Umbau zu U-Bahn-Fahrzeugen

ET 169 002a	– 1466	(heute 102 062)
ET 169 002b	– 1468	(heute 102 064)
ET 169 006a	– 1470	(heute 102 066)
ET 169 006b	– 1472	(heute 102 068)
ET 169 008a	– 1462	(heute 102 058)
ET 169 008b	– 1464	(heute 102 060)
ET 169 010a	– 1458	(heute 102 054)
ET 169 010b	– 1460	(heute 102 056)
ET 169 013a	– 1454	(heute 102 050)
ET 169 013b	– 1456	(heute 102 052)
ET 169 015a	– 1474	(heute 102 070)
ET 169 015b	– 1476	(heute 102 072)
ET 169 016a	– 1478	(heute 102 074)
ET 169 016b	– 1480	(heute 102 076)

Noch betriebsfähige Fahrzeuge:

Hilfsgerätezug	278 005	(ex ET 169 017a)
	278 006	(ex EB 169 006c)
	278 007	(ex ET 169 017b)
	278 008	(ex EB 169 017b)

– Einbau der üblichen einlösigen Knorr-Bremse und der elektro-pneumatischen Bremse,
– Einbau einer automatischen Türschließeinrichtung,
– Modernisierung der Inneneinrichtung an den Standard der 50er Jahre,
– Einbau der Zugsteuerung der Baureihe 276, sofern dies nicht schon 1930 erfolgt war.

Einsatz danach

Die so rekonstruierten Züge behielten ihr Heimat-Bw und auch ihre Einsatzgebiete. Allerdings konnte man nun auch gelegentlich neue Einsatzfälle beobachten. Die Züge waren nun in der Kuppelfähigkeit und der Bremsbedienung denen der Baureihen 165 und 166 (heute 276.0) angeglichen.

Und so konnte es geschehen, daß Entlastungszüge und gelegentlich sogar Stammzüge „bunt" gebildet wurden. Krönung einer derartigen Zugbildung dürfte der wohl einmalig beobachtete Vollzug aus einem Halbzug Baureihe 169 und je einem Viertelzug der Baureihe 165 und 166 (drei Baureihen in einem Zug!) im Frühjahr 1961 gewesen sein, der zwischen Erkner und Potsdam verkehrte.

Ein jähes Ende erlebten die Züge nach den Schutzmaßnahmen vom 13. August 1961. Der in Westberlin propagierte und bis in die letzten Jahre praktizierte und geförderte S-Bahn-Boykott machte diese Züge überflüssig. Lange Zeit waren sie in Velten abgestellt, bis sie Mitte der 60er Jahre in U-Bahn-Wagen für die Großprofillinie umgebaut wurden. Die für diese Zwecke nicht umbaufähigen Beiwagen wurden an Industriebetriebe abgegeben, die sie als Unterkunftsräume nutzten, oder sie wurden verschrottet. Lediglich zwei Trieb- und zwei Beiwagen sind heute noch im betriebsfähigen Zustand. Sie gehören zum Hilfsgerätezug des S-Bw Friedrichsfelde, der bei Havarien von Regelzügen zum Einsatz kommt. Dieser Zug wurde 1965 aus dem am besten erhaltenen Wagen umgebaut und ist nach wie vor ein wichtiger Bestandteil des Wagenparks.

Quellenangaben

(1) Zschweigert, Manfred: Bahnanlagen des Nahverkehrs; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1982
(2) –: Berlin und seine Eisenbahnen 1846–1896; Verlag von Julius Springer Berlin 1896
(3) Wechmann, Wilhelm: Der elektrische Zugbetrieb der Deutschen Reichsbahn; Rom-Verlag Berlin 1924
(4) Remy: Die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen als Wirtschaftsproblem; Archiv für Eisenbahnwesen 1931 – Beiheft; Verlag von Julius Springer, Berlin 1924
(5) Götz, Günter u.a.: Die Berliner S-Bahn; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1963
(6) Götz, Günter: 50 Jahre elektrifiziertes Streckennetz in Berlin; Eisenbahnjahrbuch 1974, Seite 140–145, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
(7) Zimm, Alfred: Die Entwicklung des Industriestandortes Berlin, Berlin 1959
(8) Demps, Reinhard: 40 Jahre elektrischer Betrieb auf den Vorortgleisen der Berliner Stadtbahn; Der Modelleisenbahner 17(1968) Heft 6, Seite 157–160
(9) Demps, Reinhard: Die Berliner Stadtbahn – 100 Jahre alt; Der Modelleisenbahner 31(1982) Heft 2, Seite 31–34
(10) Wagner: Die neuen elektrischen Berliner Stadtbahnwagen; Glasers Annalen 1929, Heft 2, S. 17–29, Heft 3, S. 38–48
(11) Schuhmacher: Betriebserfahrungen beim elektrischen Zugbetrieb auf den Nordstrecken der Berliner Vorortbahnen; Elektrische Bahnen 1925, Heft 6, S. 204–214
(12) Gebauer: Der elektrische Zugbetrieb der Berliner nördlichen Vorortstrecken; Verkehrstechnik 1924, S. 453–464
(13) Schmiedeke: Wagenpark der Berliner S-Bahn; Arbeitsgemeinschaft Blickpunkt Straßenbahn e.V. (Berlin-West), 3. Auflage, 1982
(14) Thieme: Der Gerätezug der Berliner S-Bahn; Eisenbahnpraxis 1969, Heft 4, S. 121–123

Lok-einsätze

Bw Falkenberg (Elster)
Neu hinzugekommen sind die Loks 50 8039 und die 52 8025. Die 52 5660 wurde wieder an das Bw Leipzig-Engelsdorf zurückgegeben.
Strecke Falkenberg – Jüterbog (KBS 214)
60678 ab Fak 7.45 Uhr, an Jü 10.30 Uhr; 60679 ab Jü 11.35 Uhr, an Fak 14.10 Uhr; 57222 ab Fak 18.40 Uhr, an Jü 20.00 Uhr; 52688 ab Fak 19.10 Uhr, an Jü 20.20 Uhr; ab Fak 8.20 Uhr, an Jü 9.15 Uhr; ab Jü 9.35 Uhr, an Fak 10.25 Uhr.
Strecke Falkenberg – Eilenburg (KBS 210)
55040 ab Fak 6.40 Uhr, an Eln 8.00 Uhr; 66608 ab Fak 9.20 Uhr, an Tg 10.05 Uhr; 66614 ab Fak 12.00 Uhr, an Eln 14.30 Uhr; 66615 ab Eln 15.40 Uhr, an Fak 17.30 Uhr; 55637 ab Eln 14.30 Uhr, an Fak 16.20 Uhr; Fak – Falkenberg (Elster), Jü – Jüterbog, Eln – Eilenburg, Tg – Torgau.

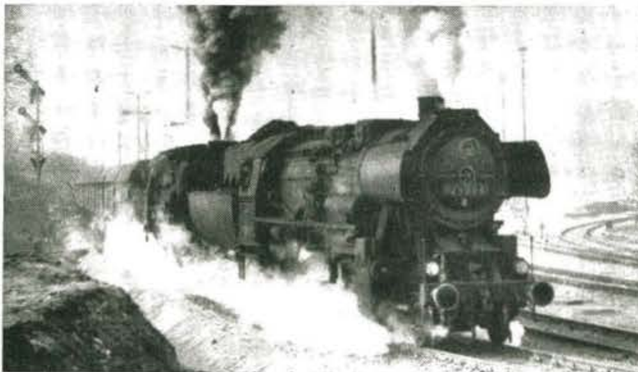
Bw Cottbus
Neu ist im Bw Cottbus die Lok 52 8008 (ex Elsterwerda).
Umläufe: 63212 ab Doberlug-Kirchhain (Dob) 8.22 Uhr, an Beuteritz (Beu) 9.22 Uhr; 63213 ab Beu 9.45 Uhr, an Dob 10.30 Uhr; 63216 ab Dob 14.09 Uhr, an Beu 15.22 Uhr; 63217 ab Beu 16.03 Uhr, an Dob 16.50 Uhr.

Bw Magdeburg, Est Rothensee
Lokbestand: 50 3626 (ex Salzwedel, seit 5/84 hier), 50 3649 und 50 3707. Auf Zuführung in das Raw warten: 41 1144 und 50 3706. Im Raw sind 41 1137 und 50 3515. Reserveheizlok: 01 1511 und 44 1231.
Umläufe: ab Mg-Rothensee 4.04 Uhr 63783 in Richtung Loburg; an Mg-Rothensee aus Richtung Loburg 14.25 Uhr; Von 6.00 Uhr bis 17.00 Uhr und von 18.00 Uhr bis 5.00 Uhr steht jeweils eine Reservelok unter Dampf.
Rei. (Mitte Juni 1984)

Bw Lübbenau
Lokbestand: 44 1570, 44 1106, 52 8002, 52 8078, 52 8091, 52 8093, 52 8096, 52 8115, 52 8185, 52 8196, 52 8194 und 52 1412. Abgegeben wurden: 52 8054 nach Zeitz, 52 8154 (jetzt Hzl BKK Bitterfeld) und 52 8046 nach Hoyerswerda.
Umläufe: 59117 ab Kw 9.02 Uhr, an Lübb 12.00 Uhr; 61223 ab Lübb 8.19 Uhr, an Snf 11.00 Uhr; 51264 ab Snf 13.07 Uhr, an Kw 16.22 Uhr; sowie Nahgüterzüge von und nach Berlin (an 16.44 Uhr und ab 18.00 Uhr). Kw – Königs Wusterhausen, Lübb – Lübbenau, Snf – Senftenberg

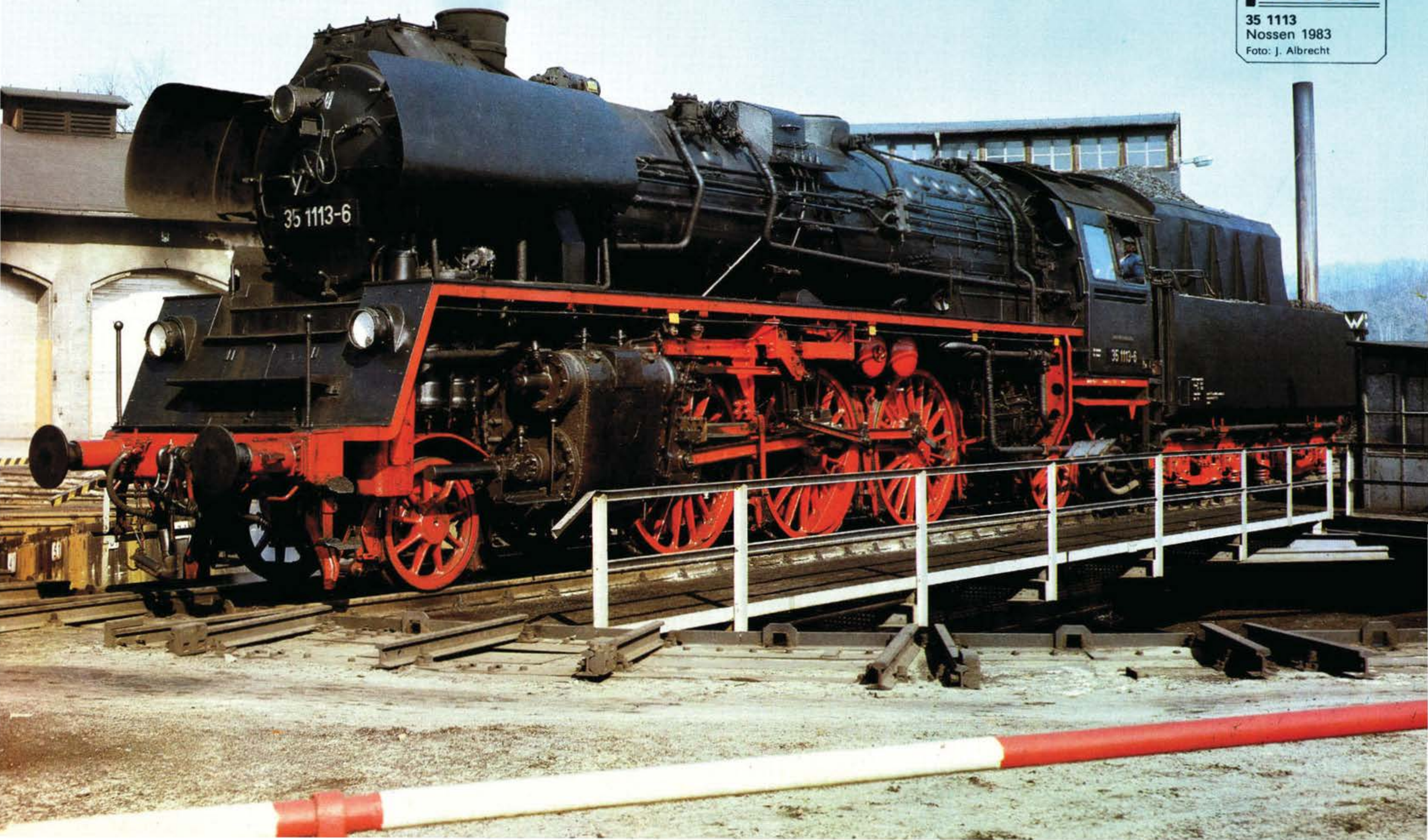
Bw Hoyerswerda
Lokbestand: 52 8004, 52 8058, 52 8083, 52 8046, 52 8198, 44 2115 und 44 1600. Die 52 8154 übernahm im April das BKK Bitterfeld und die 52 8047 wurde Ende Januar nach Görlitz umgesetzt.
Umläufe: 61291 ab Ew über Hoho 4.18 Uhr, an 8.40 Uhr, weiter nach Hoy 9.20 Uhr, an 10.18 Uhr; 61295 ab Hoho 16.50 Uhr, an Hoy 18.43 Uhr; 73205 ab Hoho 12.32 Uhr, an Lauta 12.42 Uhr; 61294 ab Hoy 11.02 Uhr, an Hoho 12.04 Uhr; 53288 ab Hoy 17.29 Uhr, an Snf 18.09 Uhr (alles Güterzüge) Hoho – Hohenbocka, Ew – Elsterwerda, Hoy – Hoyerswerda, Snf – Senftenberg.
Ha. (Mitte Juni 1984)

Bw Brandenburg
Im Dienst stehen für den Plan 6 die Loks 52 8184, 52 8182, und 52 8181.
Umläufe: Tag 1/2 18.30 Uhr bis 4.30 Uhr Odl; Tag 2/3 P 19218 ab Bn 19.34 Uhr, an Rw 21.03 Uhr (Mo, Mi, Fr, So); 59719 ab Bn 21.33 Uhr, an Rg 1.24 Uhr; 52020 ab Bn 5.01 Uhr, an Bat 8.25 Uhr; Lzv ab Bat 9.04 Uhr, an Bn 9.26 Uhr; Tag 4 64720 ab Bn 1.46 Uhr, an Rv 6.14 Uhr; Lzv ab Rv 8.38 Uhr, an Bn 10.00 Uhr; Tag 5 72774 ab Bn 11.56 Uhr, an Bat 12.31 Uhr; 57706 ab Bat 13.39 Uhr, an Nst 17.20 Uhr; Lzv ab Nst 18.19 Uhr, an Rw 20.16 Uhr (Di, Do, Sa); 57715 ab Bat 13.20 Uhr, an Hnd 18.06 Uhr; Lzv ab Hnd 18.40 Uhr, an Bn 20.05 Uhr (Mo, Mi, Fr, So); 72762 ab Bn 9.29 Uhr, an Bat 9.49 Uhr; 57714 ab Bat 11.06 Uhr, an Km 11.31 Uhr; Lzz 50779 ab Wuz 14.46 Uhr, an Sed 16.27 Uhr; 52134 ab Sed 17.32 Uhr, an Bn 18.43 Uhr; 72766 ab Bn 19.50 Uhr, an Bat 20.04 Uhr; Lzv ab Bat 20.40 Uhr, an Bn 20.53 Uhr; P 19236 ab Bn 14.29 Uhr, an Nst 16.39 Uhr; 58801 ab Nst 18.22 Uhr, an Bat 21.39 Uhr; Lzv ab Bat 21.50 Uhr, an Bn 22.04 Uhr.
Im Dienst stehen für den Plan 7 die Loks 52 8158, 52 8167, 52 8156.
Umläufe: Tag 3/4 72778 ab Bn 22.00 Uhr, an Esw 22.30 Uhr; 57705 ab Esw 0.30 Uhr, an Bn 0.50 Uhr; 60763 ab Bn 3.10 Uhr an Big 5.09 Uhr; 60162 ab Big 5.46 Uhr, an Bn 8.26 Uhr (Sa/So); Tag 5/6 Lzz ab Bn 17.42 Uhr, an Bn, SWB 18.08 Uhr; 57716 ab SWB 18.53 Uhr, an Bn 19.23 Uhr; Lzz ab Bn 20.02 Uhr, an Km 20.15 Uhr; 50789 ab Km 20.55 Uhr, an Whr 22.58 Uhr – Lzv – Blo; Lzz 51190 ab Pkr 1.34 Uhr, an SWB 4.53 Uhr; Lzv ab SWB 4.59 Uhr, an Bn 5.14 Uhr; Tag 9 Lzz ab Bn 7.50 Uhr, an Bat 8.04 Uhr; 52721 ab Bat 8.46 Uhr, an Rg 12.02 Uhr; 57610 ab Rg 13.53 Uhr, an BnS 16.08 Uhr; Lzz ab BnS 16.15 Uhr, an Bat 16.20 Uhr; 50797 ab Bat 18.34 Uhr, an Gz 19.06 Uhr; Lzv ab Gz 19.28 Uhr, an Bn 19.56 Uhr; Tag 10 Lzz ab Bn 10.50 Uhr, an BnS 10.54 Uhr; 58849 ab BnS 11.19, an Rg 13.53 Uhr; Lzz nach Big an 16.39 Uhr, ab nach Bn P 19256 an 17.40 Uhr; 7.00 Uhr bis 17.00 Uhr Odl (Sa/So).
Der Plan 8 wird mit den Loks 52 8176, 52 8178 und 52 8135 gefahren.
Umläufe: Tag 1 72772 ab Bn 7.02 Uhr, an Esw 7.34 Uhr; 75733 ab Esw 8.26 Uhr, an Bat 8.41 Uhr – Lzz mit 50795 ab Esw 9.35 Uhr, an Sed 11.25 Uhr; Lzz ab Sed 13.24 Uhr, an Pot 14.51; ab Pot (58515), an Km 17.16 Uhr; Lzv ab Km 17.26 Uhr, an Bn 17.39 Uhr (Do und So); Lzz ab Sed 13.34 Uhr, an Pds 14.09 Uhr; 79180 ab Pds 14.55 Uhr, an Bat 16.05 Uhr; Lzv ab Bat 16.20 Uhr, an Bn 16.34 Uhr; So – Lzv ab Sed 13.34 Uhr, an Bn 15.33 Uhr; Tag 5 64722 ab Bn 5.29 Uhr, an Rv 11.57 Uhr; Lzz – 58742 ab Br 15.25 Uhr, an Bn 17.02 Uhr; Tag 6 Bn 10.55 Uhr bis 16.05 Uhr Bw-Reserve; ab Bn 17.05 Uhr als Slz an P 3463, an Pds 18.07 Uhr; ab Pds 18.17 Uhr P 3434, an Bn 19.13 Uhr (Mo, Do, So); ab Bn 12.19 Uhr Lzz, an Wuz 12.36 Uhr; ab Wuz 14.05 Uhr 64733, an Bn 15.11 Uhr; ab Bn als Slz P 3463 17.05 Uhr nach Pds an 18.07 Uhr; ab Pds P 3463 18.21 Uhr, an 19.13 Uhr. Sa und So 7.00 bis 17.00 Uhr Odl;
Tag 9/10 ab Bn 15.50 Uhr Lzz, an BnS 15.54 Uhr, ab BnS 16.50 Uhr 57610, an Nst 20.00 Uhr; ab Nst 2.39 Uhr 58847, an BnS 5.21 Uhr; ab 5.35 Uhr (Lzv) an Bn 5.39 Uhr; Tag 10/11 Bn von 23.30 Uhr bis 9.30 Uhr Odl;
Tag 12 ab Bn 5.26 Uhr Lzz an BnS 5.30 Uhr; 6.15 Uhr 58847, an Rg 7.59 Uhr; ab Rg 12.12 Uhr 56604, an BnS 14.28 Uhr; ab BnS Lzv 14.40 Uhr, an Bn 14.44 Uhr (Do). Tag 12 (Do) ab Rg 12.06 Uhr 57746, an BnS 14.28 Uhr. Ferner gehören zum Bestand: 52 8159 (Tauschlok 52 8074 es Bln-Schöneweide ab 4/84); Heizlok: 52 8127. Warten auf Raw: 50 3684, 52 8137 und 52 8161. Abgang: 50 3701 nach Güsten (4/84).
Bn – Brandenburg Hbf, Rw – Rathenow, Bat – Brandenburg Altstadt, Nst – Neustadt (Dosse), Km – Kirchmöser, Esw – Edelstahlwerk, Pds – Potsdam Stadt, Lzz – Leerfahrt, BnS – Brandenburg Süd, Odl – Dispatcherlok, Rg – Roßlau (Elbe), Rv – Magdeburg-Rothensee, Hnd – Hennigsdorf, Wuz – Wusterwitz, SWB – Stahlwerk, Bv – Magdeburg-Buckau, Slz – Schlußlok, Sed – Seddin, Pkr – Bln-Pankow, Whr – Bln-Wuhlheide, Big – Belzig, Du – Dessau, Gz – Groß Kreutz, (Mo) – verkehrt außer an dem in der Klammer stehenden Tag ständig.
Rei. (Mitte Juni 1984)


Auch im Raum Görlitz und Zittau dampft es seit Beginn des Jahresfahrplanes 1984/85 weiter. U. B. z. die Loks 52 8169 und 52 8195 des Bw Zittau vor dem Leergüterzug Hirschfelde – Hagenwerder bei der Ausfahrt in Hirschfelde am 19. Februar 1984.
Foto: W. Rettig, Görlitz

modell eisenbahner poster

35 1113
Nossen 1983
Foto: J. Albrecht



Rainer Heinrich (DMV), Steinpleis

Die Geschichte der 35 1113

1958 und 1959 entstanden im VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg 113 Maschinen der Baureihe 23.10 für die Deutsche Reichsbahn. Als letzte Lokomotive wurde die 23 1113 zu Ehren des 10. Jahrestages der Gründung unserer Republik im Oktober 1959 fertiggestellt. Mit der Fabriknummer 123113 war sie die letzte Neubaupersonenzugdampflok der Deutschen Reichsbahn.

Bei der Neuanlieferung von über 100 Lokomotiven der BR 23.10 blieb die Rbd Dresden zunächst unberücksichtigt. Erst die letzten 10 Maschinen wurden im September und Oktober 1959 den Bahnbetriebswerken Dresden und Riesa zugewiesen. Dazu gehörte auch die am 16. Oktober 1959 im Bw Riesa eingetroffene 23 1113. Bis Ende 1961 versah sie in Riesa mit sechs weiteren Maschinen dieser Baureihe Zugdienst für die zur Rekonstruktion abgezogenen Einheitslokomotiven der BR 39, von denen in Riesa bis zuletzt fünf Lokomotiven beheimatet waren.

Die Lok 23 1113 wechselte am 14. November 1961 zum Bw Zossen, wo zu diesem Zeitpunkt bereits drei Lokomotiven, nämlich die 23 1106, 23 1109 und 23 1111, existierten.

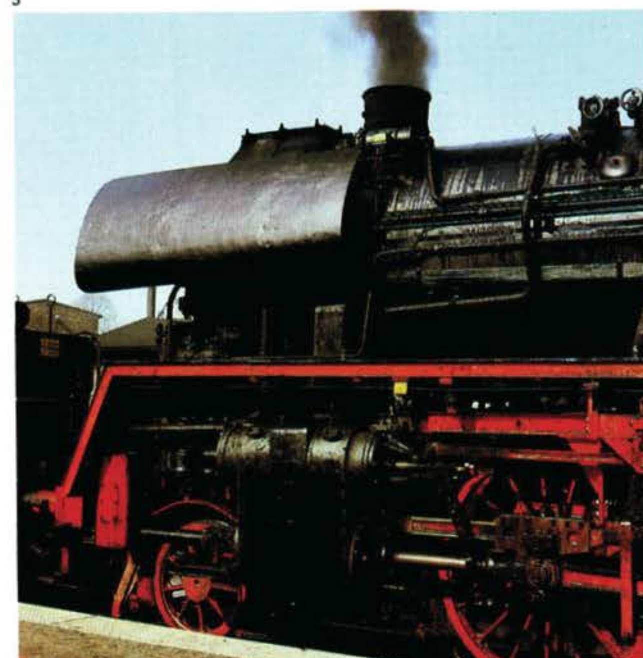
1



2



3



4



fahrzeugarchiv

Bis 17. Juni 1976 gehörte die heute zu den historischen Triebfahrzeugen gehörende 35 1113 zum Bestand des Bw Nossen, war jedoch in den Jahren 1961 und 1963 auch wenige Tage beim Bw Dresden Altstadt eingesetzt.

Die 23 1113 zählte mit den Lokomotiven 23 1106, 23 1109 und 23 1111 nicht nur zu den Nossener Stammloks, sie waren auch über den längsten Zeitraum in dieser Dienststelle stationiert. Die Maschinen fuhren vorwiegend auf den Strekken Karl-Marx-Stadt–Riesa und Dresden–Döbeln–Leipzig. Als am 22. Mai 1977 das Bw Nossen den Plandienst mit der BR 23.10 beendete, war die 23 1113 nicht mehr im Bestand. Sie befand sich seit dem 18. Juni 1976 im Bw Karl-Marx-Stadt und gehörte hier mehr als zwei Jahre zu dem betriebsfähigen, jedoch konserviert abgestellten Reservelokpark der Rbd Dresden. Mit Ablauf der Kesselfrist am 8. September 1978 wechselte die Lok einen Tag später in den Z-Park und war in der Folgezeit in Karl-Marx-Stadt und in Nossen abgestellt. Schließlich wurde diese Maschine dem für historische Zwecke zu erhaltenen Fahrzeugpark der DR zugeordnet.

Im zunächst nicht betriebsfähigen Zustand wurde die 23 1113 im neuen Glanz erstmalig wieder zur Fahrzeugschau anläßlich des 100jährigen Bestehens der Eisenbahn Nossen–Lommatzsch im Oktober 1980 in Nossen ausgestellt. Zur Repräsentation des Dampflokomotivbaues in der DDR gehörte die 23 1113 auch zu den 10 Lokomotiven, die im Mai 1981 zur Fahrzeugschau in Děčin (ČSSR) ausgestellt waren. Die Aufarbeitung als betriebsfähige Traditionslok erfolgte vom 16. November 1981 bis 22. Dezember 1981 im Raw Meiningen.

Die Lok wurde dann am 1. Januar 1982 wieder dem Betriebspark zugeführt und im Bw Nossen stationiert.

Danach kam sie gelegentlich vor Sonderzügen zum Einsatz. Während des Winterfahrplanabschnitts 1982/83 übernahm die 23 1113 auch wieder planmäßig Reisezugleistungen. Seit September 1983 verkehrt diese Maschine wiederum zeitweilig vor einigen planmäßigen Reisezügen, worüber im „modelleisenbahner" unter der Rubrik Lokeinsätze laufend berichtet wird.

Anläßlich der vom DMV der DDR veranstalteten Sonderfahrten war die Lok am 11. und 12. Juni 1983 auf dem Abschnitt Dresden Hbf–Döbeln–Waldheim zu sehen. Zum Jubiläum „75 Jahre Bw Aue", Mitte 1983, befand sie sich unter den ausgestellten Triebfahrzeugen und dokumentierte damit, daß die im damaligen Bw Zwickau beheimateten Lokomotiven der BR 23.10 auch regelmäßig in Aue zu sehen waren. Die Loks 65 1049 und 23 1113 werden auch in Zukunft an den seinerzeit hohen Leistungsstand des Dampflokneubaus in der DDR erinnern.

5



6



1 Vorderansicht von der 35 1113. Hier verläßt sie am E944 den Dessauer Hauptbahnhof als Schlußlok (23. März 1984).

2 Schlepptender der Lok 35 1113. Die typischen Merkmale des Lokomotivbaues nach 1945 sind deutlich erkennbar.

3 Vorderer Teil dieser Maschine. Diese Aufnahme fordert förmlich dazu heraus, das TT-Modell der BR35 noch „zu verfeinern".

4 Auch das Führerhaus entspricht den Grundsätzen des Lokneubaues nach dem zweiten Weltkrieg. Obwohl es sich bei dieser Lok um ein historisches Triebfahrzeug handelt, trägt sie aufgrund des zeitweisen Planeinsatzes die EDV-Nr. 35 1113-6.

5 Anläßlich einer Sonderfahrt wurde die Lok 35 1113 vor dem aus vierachsigen Wagen bestehenden Traditionszug der DR eingesetzt. Diese Aufnahme entstand am 24. September 1983 in Döbeln.

6 Drei Monate früher, am 11. Juni 1983, beförderte diese Lok einen Sonderzug des DMV der DDR. Das Foto zeigt den Sonderzug in Dresden.

Foto 1: V. Emersleben, Halle; Fotos 2 bis 4: J. Albrecht, Oschatz; Fotos 5 und 6: Verfasser

Betriebsbuchauszug

23 1113/35 1113-6

Fabr.-Nr.	123113/1959
Probefahrt	5. 10. 59 Drewitz–Belzig
Raw Engelsdorf	12. 10. 59–15. 10. 59
Endabnahme	15. 10. 59
Indienststellung	Dresden 16. 10. 59

Beheimatung

Riesa	16. 10. 59–17. 7. 1962
Nossen	18. 7. 62–17. 6. 1976
Karl-Marx-Stadt	18. 6. 76– 8. 9. 1978
Z-Park	9. 9. 78–31. 12. 1981
Raw Meiningen L7	16. 11. 81–22. 12. 1981
Nossen	1. 1. 81–...

Kesselverzeichnis

123113	15. 10. 1959	1959 Neubau
123061	25. 5. 1965	1958 aus 23 1061
123089	20. 7. 1968	1959 aus 23 1075
123024	27. 7. 1971	1958 aus 23 1060

Kesselverwendung 123024/1958

23 1024	5. 9. 1958–29. 8. 1964	
23 1044	14. 11. 1964–16. 10. 1967	Raw Cottbus
23 1060	28. 12. 1967–10. 5. 1971	Raw Cottbus
35 1113-6	27. 7. 1971–...	Raw Cottbus

Tender 143113/1959 (Neubautender 2 2 T28) ab 15. 10. 1959 an Lok 23 1113

Größter Eisenbahndamm der Welt

Der größte Eisenbahndamm der Welt wurde in der ČSSR übergeben. Dieser riesige Kunstbau befindet sich im Bereich der durch Kohlenabbau teilweise neu verlegten ČSD-Hauptstrecke Třebušice–Chomutov im nordböhmischen Kohlenrevier. Die neue rund 14,5 km lange Verbindung – die höchste Steigung beträgt hier 11‰ – überquert auf einer Länge von 11,67 km die tiefgelegenen ehemaligen Kohlentagebaue. An einigen Stellen ist der Damm etwa 180 Meter hoch. Bei solcher Dammhöhe und bei dem Erdmassenumfang von mehr als 500 Mill. m³ rechnen Experten mit einer langfristigen Senkung. Die umverlegte Trasse ist für vier Gleise vorgesehen, wobei immer nur zwei Streckengleise mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h befahren werden dürfen. Der Untergrund der zwei anderen Streckengleise wird wechselweise mit spezieller Technik der neuen Streckeninstandhaltungsdienststelle Kyjice nachgeschüttet und verdichtet. Besondere Pflege werden die neu entwickelten Fahrleitungsmaste (die Strecke ist elektrifiziert und wird mit automatischem Streckenblock ausgerüstet) erfordern.
Hdr.

Eine Standseilbahn im Fels

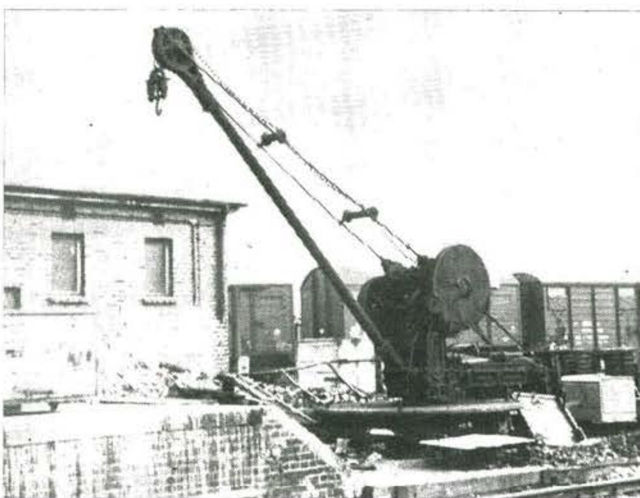
In den Walliser Alpen (Schweiz) oberhalb des bekannten Kurortes Saas Fee entsteht gegenwärtig eine ungewöhnliche Bahn in Form einer Metro-Alpin. Als Ergänzung zu den bestehenden Anlagen der Luftseilbahnen „Saas Fee AG" soll diese Standseilbahn im Fels dazu dienen, das Gletschergebiet dieser Region für die Touristen besser zu erschließen. Die Talstation der Metro-Alpin wird in 2991 m Höhe und die Antriebsstation in 3456 m Höhe gebaut, wobei die Streckenlänge 1475 m beträgt. Es ist vorgesehen, daß diese Bahn pro Stunde rund 1500 Personen befördert. Die Entscheidung für eine solche Bahn im Fels wurde u.a. dadurch mitbestimmt, daß sie unabhängig von den Wetterverhältnissen betrieben werden kann und damit eine höhere Betriebssicherheit als eine Luftseilbahn aufweist. Durch die Metro-Alpin, deren Eröffnung in der Wintersaison 1984/85 erfolgen soll, werden 16 km längere Skipisten im Mittelallalin erschlossen und die Wintersaison um rund 50 Tage verlängert.
C. B.

Museumsbahn in St. Florian

Auf der einzigen elektrisch betriebenen 900-mm-spurigen Museumsbahn Österreichs wurde am 2. Januar 1974 der reguläre Betrieb eingestellt. Um dieses einmalige Relikt der Verkehrsgeschichte zu erhalten, übernahm die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) diese ehemalige Überlandstraßenbahn. Am 24. November 1979 wurde der Museumsbetrieb eröffnet. In der vergangenen Saison – der Betrieb findet vom Mai bis September an Sonn- und Feiertagen statt – wurden 3760 Personen befördert. Z. Z. sind 3 Triebwagen, die u. a. von Florianerbahn, aus Linz, Fohnsdorf und Innsbruck stammen, vorhanden.
Pr./Bi.



Triebwagen 7 der Gmundener Straßenbahn (links) und Triebwagen 1 der Florianerbahn.
Foto: Archiv



Der Kran vor den Restaurierungsarbeiten am Güterbahnhof in Burg. Die Aufnahme entstand im April 1983.
Foto: H. Jericho, Burg (b. M.)



Außerdem gibt es 11 Beiwagen. Bis auf die Fahrzeuge der Florianerbahn mußten alle anderen auf 900-mm-Spur umgebaut werden. Einige Spezialwagen ergänzen den Fahrzeugpark dieser ständig an Anziehungskraft gewinnenden Museumsbahn. 1984 soll u.a. in St. Florian eine neue Beiwagenhalle entstehen. Außerdem ist vorgesehen, den Museumsbetrieb vom Pichling-See bis Pichling um weitere 1,4 km zu verlängern. 650 Meter neues Gleis werden eingebaut.
Pr.

Ein ungewöhnlicher Veteran

Der wohl älteste noch vorhandene Eisenbahnsäulen-Drehkran auf dem Territorium unserer Republik steht am Bahnhof Burg bei Magdeburg. Mitglieder der im Kreis Burg tätigen Gesellschaft für Denkmalpflege restaurierten in ihrer Freizeit diesen ungewöhnlichen Veteran, der vermutlich aus dem Jahre 1849 stammt. Als man vor rund 20 Jahren auf ihn aufmerksam wurde, sollte er verschrottet werden. Experten stellten aber fest, daß dieses Gerät einen großen historischen Wert hat.
Leider sind keine genaueren Angaben über den Kran – er befindet sich inzwischen auf dem Vorplatz des Bahnhofs Burg – bekannt. Deshalb sind die Mitglieder der Burger Gesellschaft für Denkmalpflege und die Redaktion für jeden Hinweis, der zur Erforschung der Geschichte des Krans dient, dankbar.
me

Ein Jahrestag besonderer Art

Am 5. Mai 1984 jährte sich zum 15. Mal der Tag, als in und um Gera ein schweres Unwetter beträchtlichen Schaden anrichtete. So wurden auch die Bahnanlagen der Meterspurbahn zwischen Gera-Pforten und Gera-Leumnitz durch Unterspülung des Bahndammes derart stark beschädigt, daß der Betrieb eingestellt werden mußte. Die Stilllegung dieser Bahn, die von Gera bis nach Wuitz-Mumsdorf führte, war erst für 1971 vorgesehen. Nach dem Unwetter wurde lediglich zwischen Wittgendorf und Wuitz-Mumsdorf der Güterverkehr noch bis zum 1. Januar 1970 aufrechterhalten.
Text und Foto: T. Kleine, Gera

Juri Leonidowisch Iljin,
Leningrad

Lokomotivdenkmäler in der UdSSR

Daß auch in der Sowjetunion vieles getan wird, um technisch interessante und historisch wertvolle Eisenbahnfahrzeuge zu erhalten, hat sich bei uns inzwischen herumgesprochen.

Im Heft 12/82 unserer Zeitschrift veröffentlichten wir einen Beitrag über die Museumslokomotiven der UdSSR. Unabhängig davon existiert in diesem Land aber eine weitaus größere Anzahl von Lokomotivdenkmälern, die in nachstehender Übersicht zusammengefaßt sind.

Die derzeit bekannten Lokdenkmäler werden von den Eisenbahnhistorikern in drei Gruppen eingeteilt:

– Lokdenkmäler, die zu Ehren der ausgezeichneten Arbeit in den betreffenden Industriebetrieben, Bahnbetriebswerken und anderen Objekten aufgestellt wurden,

– Lokdenkmäler, die mit Ereignissen der Oktoberrevolution, dem Bürgerkrieg und zweiten Weltkrieg verbunden sind und

– Lokdenkmäler, die mit dem Namen bedeutender Persönlichkeiten verknüpft sind.

Die Zusammenstellung entstand auf der Grundlage eines von A. S. Nikolski erarbeiteten und in einer sowjetischen Fachzeitschrift veröffentlichten Beitrages.

Personenzugdampfloks Bauart, 2-3-0

У-127, Baujahr: 1910, Hersteller: Putilow-Werk, Petersburg. Die Lok wurde 1948 zusammen mit einem Gepäckwagen in Moskau auf dem Pawelezker Bahnhof aufgestellt. Die Maschine zog 1924 den Trauerzug mit dem Leichnam Lenins von Gorki nach Moskau.

H_2-293, Baujahr: 1900, Hersteller: Baldwin. 1912 wurde die Lokomotive von der Finnischen Eisenbahn gekauft. Auf dieser Lokomotive überquerte W. I. Lenin im Jahre 1917 illegal die russisch-finnische Grenze.

Güterzugdampfloks der BR E, Bauart, 1-5-0

E^{с}-350, Baujahr: 1915, Hersteller: Alco, USA. Die Lok wurde 1959 in Tscheljabinsk aufgestellt.

E^{л}-629, Baujahr: 1917, Hersteller: ?, USA. Aufgestellt in Ussurisk. Die Lokomotiven der Baureihe E wurden von 1915 bis 1918 in den USA und in Kanada für Rußland gebaut. Insgesamt kamen während des ersten Weltkrieges 881 Loks dieser Baureihe nach Rußland. Rund 200 verblieben nach der Oktoberrevolution in den USA.

Güterzugdampfloks der BR ФД, Bauart 1-5-1

ФД-20-2697, Baujahr: 1940, Hersteller: Woroschilowgrad. Aufgestellt im Bahnhof Kurgan 1980. Von den 3200 PS starken Dampflokomotiven der Baureihe ФД wurden von 1931 bis 1941 3 222 Stück gebaut. Davon erhielt zwischen 1958 und 1960 1 200 Fahrzeuge die VR China.

ФД 20-2610, Baujahr: 1939 oder 1940 in Woroschilowgrad. Aufgestellt im Bahnhof Inskaja.

ФД 20-500, Baujahr: 1934 bis 1940, Hersteller: Woroschilowgrad. Aufgestellt im Bahnhof Rybnoje.

Personenzugdampfloks der BR ИС (ФД^{п}), Bauart 1-4-2

ИС 20-578, Baujahr: 1941, Hersteller: Woroschilowgrad. Die Lok wurde 1982 als Denkmal in Kiew aufgestellt und ist die einzige erhaltene Lokomotive dieser Baureihe. Von 1932 bis 1941 wurden insgesamt 650 Lokomotiven gebaut. Die Maschinen kamen zwischen 1966 und 1972 zur Verschrottung.

Güterzugdampfloks der BR Э, Bauart 0-5-0

Lokomotiven dieser BR wurden in fast allen Werken Rußlands sowie in Deutschland, der Schweiz, Polen, Ungarn und der ČSR gebaut.

Э^{л}-1112, Baujahr: 1913, Hersteller: Lugansk (heute Woroschilowgrad). Mit dieser Lokomotive wurde der Verkehr auf der Turksibirischen Eisenbahn eröffnet. Aufgestellt 1980 in Semipalatinsk.

Э-1441, Baujahr: 1914, aufgestellt 1974 in Alma-Ata als Erinnerung an die Eröffnung der Turksibirischen Eisenbahn.

Э^{л}-2432, Baujahr: 1915, Hersteller: Lugansk. Aufgestellt im Bw Saratow im Jahre 1980. Diese Lokomotive wurde während des ersten sowjetischen Subbotniks hier repariert.

Э^{л}-2500, Baujahr: 1916, Hersteller: Lugansk. Die Maschine zog den Panzerzug „Sheljasnjakow" im zweiten Weltkrieg. Aufgestellt in Sewastopol.

Э^{ш}-4290, Baujahr: 1923, Hersteller: NOHAB (Schweiz). Die Lokomotive förderte den ersten Militärzug nach Wjasma im Jahre 1942. Aufgestellt 1979 in Wjasma.

Э^{ш}-4375, Baujahr: 1923, Hersteller: NOHAB (Schweiz). Die Lokomotive förderte Züge auf der Strecke Leningrad–Ladogasee. Aufgestellt 1970 im Bahnhof Ladogasee.

Э^{ш}-4880, Baujahr: 1924, Hersteller: NOHAB (Schweiz). 1937 fuhr die Lokomotive den ersten Erzzug aus dem Bergwerk Koundara. Aufgestellt 1976 in Balchasch.

Э^{у} 677-49, Baujahr: 1927. Die Lokomotive gehörte zur Reserve des Volkskommissariats für Verkehrswesen des zweiten Weltkrieges. Aufgestellt in Charkow.

Э^{у} 677-33, Baujahr: 1928, aufgestellt 1978 im Depot Tula.

Э^{у} 684-37, Baujahr: 1929, aufgestellt 1972 im Bw Slawjansk.

Э^{у} 684-58, Baujahr: 1929. Aufgestellt 1979 aus Anlaß des 50jährigen Bestehens des Magnitogorsker Hüttenkombinats.

Э^{у} 703-49, Baujahr: 1930. Aufgestellt 1976 als letzte SŽD-Dampflokomotive, die im Lokomotivausbesserungswerk Mitschurinsk repariert wurde.

Э^{у} 683-21, Baujahr: 1928 oder 1929. Aufgestellt in Snamenka.

Э^{у} 702-89, Baujahr: 1930. Die Lokomotive fuhr 1954 den ersten Zug ins Neulandgebiet. Aufgestellt 1979 in Kustanai.

Э^{у} 708-64, Baujahr 1931. Diese Lok fuhr den ersten Zug bis Leningrad nach der Blockade im Jahre 1944. Aufgestellt 1980 in Wolchowstroi.

Э^{м} 721-83, Baujahr 1932: Die Maschine fuhr den ersten Zug auf der „Straße des Sieges" 1943 nach Leningrad. Aufgestellt 1975 in Petrokrepost.

Э^{у} (anstelle von LokЮ^{п}-4504), ohne Tender. Aufgestellt 1976 in Taganrog.

Э^{м} 720-24, Baujahr: 1932. Aufgestellt 1980 in Workuta. Die Lokomotive brachte während des zweiten Weltkriegs den ersten Kohlenzug aus Workuta nach Leningrad.

Э^{м} 726-40, gebaut in den 30er Jahren. Aufgestellt 1981 im Wagenausbesserungswerk Wologda.

Э^{у} 701-46, gebaut 1929 oder 1939. Aufgestellt in Swerdlowsk.

Э^{м} Nr.?, aufgestellt in Jelez.

Э^{м} 737-62, aufgestellt in Belgorod mit drei Personenwagen.

Güterzugdampfloks der BR O, Bauart 0-4-0

O^{в}-7024, Baujahr: 1909; die Lokomotive wurde während des ersten sowjetischen Subbotniks repariert. Aufgestellt 1970 im Depot Moskau-Sortirowotschnaja.

O^{в}-5769, Baujahr: 1909. Aufgestellt 1972 mit drei Personenwagen als Museumszug in Donezk.

O^{в}-5109, Baujahr: 1907. Lokomotive der Stalingrader Eisenbahn. Aufgestellt 1972 in Wolgograd.

O^{в}-7587, Baujahr: 1907 bis 1909. Aufgestellt im Bw Brjansk II 1974 aus Anlaß des 55. Jahrestages des ersten Subbotniks.

O^{д}-1976, Baujahr: 1899. Aufgestellt 1966 auf dem Gelände des Maschinenbaubetriebes Brjansk als technisches Denkmal der dortigen Produktion im 19. Jahrhundert.

O^{ч}-3705, Baujahr: 1901. Aufgestellt 1974 in Sarapul.

O^{в}-3346, Baujahr: 1901 bis 1909. Aufgestellt 1971 in Murom (gepanzert). Lokomotive des Panzerzuges „Ilja Muromez".

O^{в}-5067, Baujahr: 1901 bis 1909. Aufgestellt 1965 in Moskau (gepanzert) mit dem Panzerzug „Krasnowostotschnik" als Exponat des Armeemuseums.

O^{п}-139, Baujahr: 1900 bis 1909. Lokomotive des während des zweiten Weltkrieges gebauten Panzerzuges „Kosma Minin" in Gorki. Aufgestellt 1969 neben dem Bw Gorki.

O^{в}-14, Baujahr: 1900 bis 1903. Aufgestellt 1978 im Bw Perm II anläßlich des 100jährigen Bestehens der Strecke und des Bahnbetriebswerkes.

Güterzugdampfloks der BR CO, Bauart 1-5-0

CO 17-1613, Baujahr: 1944. Die Lokomotive brachte 1945 den ersten Zug nach Berlin. Aufgestellt 1975 in Dnepropetrowsk.

CO 17-12, Baujahr: 1936. Aufgestellt in Tichorezkaja (ohne Tender) als Denkmal an den zweiten Weltkrieg.

CO 17-1000, Baujahr: 1940, Hersteller: Woroschilowgrad. Aufgestellt 1978 auf dem Gelände der Lokomotivfabrik Woroschilowgrad.

Personenzugdampfloks der BR C^{у}, Bauart 1-3-1

C^{у} 216-32, Baujahr: 1940. Aufgestellt 1977 im Bahnhof Tscherkassy zum 100jährigen Bestehen des Bahnhofs.

C^{у} 214-67, Baujahr: 1938. Aufgestellt 1973 im Bahnhof Palagiada.

C^{у} 215-15 (richtige Nr. 214-10), Baujahr: 1938, Hersteller: Kolomna. Aufgestellt 1982 im Bw Moskau-Kiewskaja.

C^{у} 215-50, Baujahr: 1939. Aufgestellt im Bahnhof Timaschewskaja 1977 zum Andenken an die Wiederherstellung der zerstörten Lokomotiven nach dem Krieg.

C^{у} 206-77 (richtige Nr. 218-08), Baujahr: 1940. Aufgestellt 1978 im Bahnhof Bendery vor einem Museumszug.

C^{у} 251-32, Baujahr: 1949, Hersteller: „Krasnoje Sormowo". Aufgestellt 1980 in Gorki zur Erinnerung an die Geschichte des Werkes „Krasnoje Sormowo".

C^{у} 251-59, Baujahr: 1949 oder 1950, Hersteller: Krasnoje Sormowo. Aufgestellt in Shmerinka.

Tenderloks der BR Ъ, Bauart 0-3-0

Ъ-2034, Baujahr: 1897, Hersteller: Kolomna. Aufgestellt 1975 im Bahnhof Mineralnyje Wody zum 100. Jubiläum der Wladikaukasus-Eisenbahn.

Ъ-202, Baujahr: 1902. Aufgestellt 1973 im Bw Rusajewka.

Ъ^{вн}-9781, Baujahr: 1900, Hersteller: Newski-Werk, Petersburg. Aufgestellt im Elektrolokomotiven-Reparaturwerk Rostow.

Ъ^{вн}-9775, Baujahr: 1900 oder 1901, Hersteller: Newski-Werk, Petersburg. Aufgestellt 1976 im Bw Samtredia.

Ъ^{вн}-9794, Baujahr: 1900 bis 1902, Hersteller: Newski-Werk, Petersburg. Aufgestellt im Bahnhof Leninakan.

Tenderloks der BR 9П, Bauart 0-3-0

9П^{м}-350, Baujahr: 1956, aufgestellt 1976 als letzte Dampflokomotive, die im Hüttenwerk Tschussowoi in Betrieb war.

9П-504, Baujahr: 1938, aufgestellt 1979 im Hüttenwerk Nishni Tagil.

9П-32, Baujahr: 1936, aufgestellt in Newjansk.

9П Nr.?, aufgestellt im Maschinenbaubetrieb „W. I. Lenin" Perm.

1



2



1 Lok Э^{м} 721-83 in Petrokrepost
2 Lok Ь-2034 in Mineralnyje Wody
3 Die erste in der UdSSR hergestellte Diesellok in Moskau-Chowrino
4 Lok 159 N° 141 in Baku
Fotos: Verfasser

ЭП-50, aufgestellt in Magnitogorsk.
ЭП-210, aufgestellt in Olenegorsk.
ЭП Nr.?, aufgestellt im Werk „Iljitsch" in Shdanow.
ЭП Nr.?, aufgest. in Iwano-Frankowsk.
ЭП-114, aufgestellt im Maschinenbaubetrieb Gorki.
ЭП-2175, aufgestellt 1982 im Hüttenwerk Dneprodsershinsk.

Dieselloks

Щэл-1, erste sowjetische Diesellok. Gebaut 1924 in Leningrad nach einem Projekt von Hackel. Aufgestellt im Bw Moskau-Chowrino.
ТЭ 3-006, aufgestellt in Kasachstan.

Elloks

ВЛ 19-01, Baujahr: 1932, Hersteller: Kolomna und Dinamo, Achsfolge C_o-C_o. Erste sowjetische Ellok, aufgestellt im Bahnhof Chaschuri.
ВЛ 19-61, Hersteller: Kolomna und Dinamo, Achsfolge C_o-C_o, aufgestellt in Slatoust.
ВЛ 19-40, Hersteller: Kolomna und Dinamo, Achsfolge C_o-C_o, aufgestellt in Kandalakscha.
ВЛ 19-35, aufgestellt im Bw Perm 1978.
Сс 11-05, Hersteller: Kolomna und Dinamo, Achsfolge C_o-C_o, aufgestellt 1978 im Bw Perm.
Сс 11-14, aufgestellt 1978 im Bw Perm.
ПБ 21-01, Baujahr: 1934, Hersteller: Kolomna und Dinamo, Achsfolge 2-C_o-2, aufgestellt 1978 im Bw Perm.
НО-01, Hersteller: Nowotscherkassk, Achsfolge C_o-C_o. Die erste serienmäßige sowjetische Wechselstrom-Ellok, aufgestellt in Osherelje.

Tenderloks, 600-mm-Spur 0-4-0, ex. Brigadelok aus Deutschland

Ml-628, aufgestellt 1972 mit Personenzugwagen im Ethnographischen Museum Riga-Jugla.
Ml-629, aufgestellt im Landwirtschaftsmuseum Talsi.
Ml-631, aufgestellt 1964 mit drei Personenzugwagen im Museum der Geschichte der Hochseefischerei in Ventspils.
Ml-635, aufgestellt mit einem Salonwagen auf der ehemaligen Station Viesite.

Tenderlok, 750-mm-Spur, Bauart 0-2-0

Aк-1721, aufgestellt bei der Pioniereisenbahn in Tbilissi.

Loks, 750-mm-Spur, Bauart 0-4-0 mit dreiachsigen Tender

ПТ 4-123, aufgestellt 1978 im Eisenbahnausbesserungswerk Tschita.
Кч 4-202, gebaut in der Tschechoslowakei. Aufgestellt 1977 in Swerdlowsk.
Кч 4-100, gebaut in der Tschechoslowakei. Aufgestellt 1979 in Tallinn an der Eisenbahnfachschule „Mjurissep".
Кч 4-110, gebaut in der Tschechoslowakei. Aufgestellt am ehemaligen Schmalspur-Bw Tallinn-Vaike.
Кв 4-430, gebaut in Ungarn. Aufgestellt 1978 in Gorki anläßlich des 40jährigen Bestehens der Pioniereisenbahn.
ПТ 4-153, aufgestellt in Šiauliai.
Кп 4-708, gebaut in Polen. Aufgestellt in der Zuckerfabrik Panevezys.
ВП 4-1425, Hersteller: Wotkinsk. Aufgestellt im Bahnhof Radovizy (Moskauer Gebiet).

Loks, 750-mm-Spur, Bauart 0-4-0

Гр Nr. 352, Hersteller: Karl-Marx-Werk, Potsdam-Babelsberg. Aufgestellt in Bodaibo in Jakutien. Die Lokomotive war in den Goldminen eingesetzt.
Ку-6421, Baujahr: 1932. Aufgestellt bei der Pioniereisenbahn in Chabarowsk.
157 K Nr. 469, Baujahr: 1928, Hersteller: Kolomna. Aufgestellt im Dorf Balachna (Gebiet Gorki).
159 Nr.?, aufgestellt bei der Pioniereisenbahn Jerewan.
159 Nr. 141, Hersteller: Podolsk. Aufgestellt bei der Pioniereisenbahn in Baku.

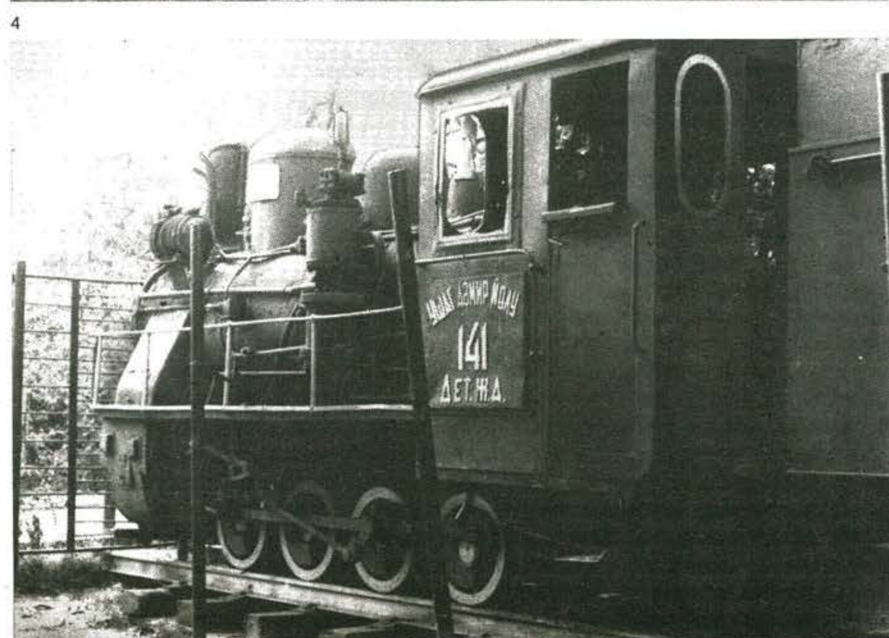
Tenderloks, 900-mm-Spur, Bauart 0-3-1

Бп-48, Baujahr: 1914, Hersteller: Kolomna. Aufgestellt in Borshomi zur Erinnerung an die Dampftraktion auf der Strecke Borshomi – Bakuriani.
Бп-5, Baujahr: 1914, Hersteller: Kolomna. Aufgestellt im Elektrotriebwagenreparaturwerk „J. W. Stalin" in Tbilissi.

3



4



Hans Röper (DMV), Wernigerode

Wiederaufbau der Schmalspurbahn Straßberg – Stiege

Vor wenigen Wochen, am 3. Juni 1984, wurde der planmäßige Reiseverkehr zwischen Straßberg und Stiege eröffnet. 38 Jahre lang fuhren zwischen diesen Orten keine Reise- und Güterzüge. 1949 und 1950 wurde die Selketalbahn u. a. von Gernrode nach Straßberg zur Flußspatgrube wieder aufgebaut, nachdem 1946 die Strecken Gernrode – Stiege und Alexisbad – Harzgerode abgebrochen worden waren. Als dann aber zu Beginn der 70er Jahre feststand, daß die Selketalbahn nicht stillgelegt wird, gab es erste Gedanken, den Streckenabschnitt Straßberg – Stiege wieder aufzubauen, um vor allem den Rollwagenverkehr über Silberhütte und Alexisbad bis Harzgerode aufnehmen zu können.



Ein derartiger Betrieb von Gernrode in den Harz hinauf ist wegen der viel zu geringen Lichtraumprofile nicht möglich, so daß in Gernrode sämtliche Güter auf Schmalspurwagen umgeladen werden mußten. Der Bau eines Heizkraftwerkes auf Kohlebasis in Silberhütte beschleunigte den Streckenaufbau. Außerdem sind die über 80 Jahre im Einsatz befindlichen Schmalspurgüterwagen derart überaltert, daß sie nur noch befristet genutzt werden können. Für den Streckenaufbau wurde von der Deutschen Reichsbahn eine völlig neue Technologie erarbeitet, da die bei Regelspurbahnen üblichen Großbaugeräte hier nicht eingesetzt werden konnten. Der Betriebsdienst wird auf dieser Strecke durch den Einbau von Rückfallweichen und einer Wendeschleife in Stiege rationell und effektiv gestaltet. Welche interessanten Lösungswege beim Bau dieser Bahn beschritten wurden und wie er vonstatten ging, ist nachstehender Zeittafel zu entnehmen.

Zeittafel über den Wiederaufbau

1981/1982
Studenten der Hochschule für Verkehrswesen helfen bei den Trassenvermessungsarbeiten. Brigaden der örtlichen Forstwirtschaft entfernen auf der Trasse Bäume und Strauchwerk.
Sept. 1982
Werktätige des VEB Tiefbau Halle, Betriebsteil Bernburg, beginnen bei Fluor (Straßberg) das Planum in Richtung Güntersberge zu bearbeiten.
5. 3. 1983
Kollegen des VEB Tiefbau Halle, Betriebsteil Dessau, beziehen die Bungalows am ehemaligen Bahnhof Friedrichshöhe und beginnen in Richtung Albrechtshaus zu arbeiten.
11. 3. 1983
Mitarbeiter vom VEB Tiefbau Magdeburg arbeiten mit schwerer Technik an der Trasse in Höhe der Selkekapelle.
19. 3. 1983
Angehörige des VEB Tiefbau Blankenburg beziehen in Stiege Wohnwagen und arbeiten in Richtung Albrechtshaus an der Trasse.
Alle vier Brigaden roden Baumstümpfe, räumen die alte Packlage ab, bauen Wasserdurchlässe und Brücken, versehen die Trasse mit neuem Schotter und Feinsplitt. Dazu kommt das Räumen der Wassergräben. Breite des Planums: etwa 6 Meter.

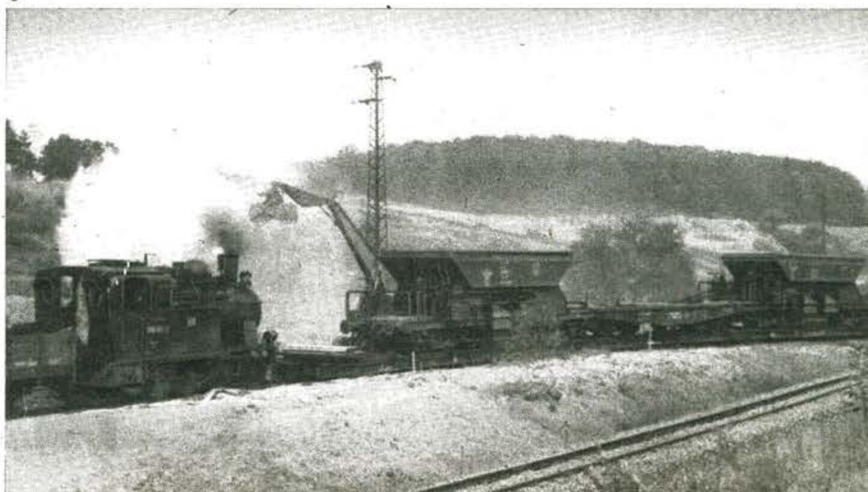
1



2



3

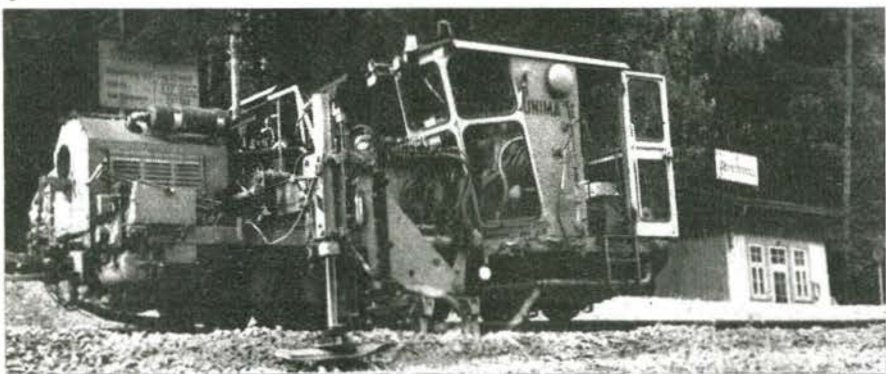


23. 4. 1983
In Stiege sind die ersten Baueisenbahner eines Magdeburger Bauzuges mit moderner Technik eingetroffen.
15. 6. 1983
Vom Bahnhof Stiege ausgehend, sind etwa 50m Streckengleis in Handarbeit wieder auf Holzschwellen aufgebaut. Dazu wurde hier ein Schotterzwischenlagerplatz mit Anschlußgleis eingerichtet. Gleisbauarbeiter aus der Volksrepublik Polen unterstützen unsere Eisenbahner.
10. 7. 1983
Auch ab Bahnhof Straßberg sind die ersten 600m Gleise in Richtung Fluor bis zur Selkebrücke verlegt.
17. 7. 1983
Ein Raupendrehkran verlegt hinter Stiege die fertig vormontierten Gleisjoche aus dem Oberbauwerk Königsborn. Sie werden laufend – auch mit Regelzügen – befördert. Ein zweiter Raupendrehkran lädt Gleisjoche von X-Wagen auf Rollfahrzeuge um. Entweder die Diesellok 199 301 oder die 99 6101 drücken den Gleisjochwagen zur Baustelle.
20. 7. 1983
Jetzt ist auch der Schotterzug im Einsatz. Mit drei auf Rollwagen befindlichen Talbot-Selbstenladewagen und einem Steuerwagen wird ständig Schotter vom Steinbruch Unterberg zur Baustelle geholt. Diese Transporte übernimmt eine Neubaulok.

4



5



6



20. 7. 1983
Ein zweiter Schotterzug, bestehend aus zwei aufgerollten vierachsigen Talbotwagen steht bereit. Er wird in Stiege beladen.
3. 8. 1983
Die Bauspitze der Gleisverlegung hat die Selkekapelle erreicht. Das baufällige Bahnhofsgebäude Friedrichshöhe ist abgerissen.
17. 8. 1983
Die Bauspitze befindet sich kurz vor Albrechtshaus. In Stiege wird mit Erdarbeiten zum Bau der Wendeschleife begonnen.
31. 8. 1983
Ab Bahnhof Straßberg liegt das Neubaugleis bis an die noch im Bau befindliche Selkebrücke am km 28. Die Spitzen der Tiefbauer treffen sich von beiden Seiten im Bahnhof Güntersberge.
11. 9. 1983
Im Bahnhof Friedrichshöhe ist das Kreuzungsgleis verlegt. Das Gleis liegt rund 2,5km vor Güntersberge.
29. 9. 1983
Das Neubaugleis erreicht den Bahnhof Güntersberge, gleichzeitig trifft hier die erste Dampflok ein. Die Gleisstopf- und Richtmaschine UNIMA II arbeitet auf der Neubaustrecke.
6. 10. 1983
Im Bahnhof Silberhütte werden Gleise erneuert und das Anschlußgleis zum neuen Heizwerk gebaut.
15. 10. 1983
Die Gleisjochvorlegung endet etwa 250 Meter vor der Selkebrücke Fluor.
29. 10. 1983
An der Fluorbrücke am km 28 wird das letzte Gleisstück montiert.

Die Neubaustrecke ist fertiggestellt, beide Netze sind nun wieder verbunden!

31. 10. 1983
Als erste Lokomotive fährt die 99 6102 mit einem Gepäckwagen von Straßberg nach Stiege.
13. 11. 1983
Die Bahnsteige in Güntersberge und Friedrichshöhe sind fertig. Lampen werden aufgestellt. In Silberhütte wird der Anschluß zur Rinkemühle erneuert.
30. 11. 1983
Übergabe der Strecke in Stiege bei sehr starkem Schneetreiben.

1 In der Nähe von Friedrichshöhe haben die Erdarbeiten auf der Trasse begonnen (4. April 1983).

2 Gleisverlegungsarbeiten hinter Straßberg. Der meterspurige SKL ist dabei eine wichtige Hilfe (Juli 1983).

3 Täglich sind die Schotterpendelzüge im Einsatz. Hier befindet sich einer der Züge am Schotterlagerplatz in Stiege (Juli 1983).

4 Anfang August 1983 wurde das baufällige Empfangsgebäude in Friedrichshöhe abgerissen. Diese Aufnahme zeigt es kurz davor.

5 Die Gleisstopf- und Richtmaschine UNIMA II am Haltepunkt Albrechshaus im Einsatz (September 1983)

6 Polnische Baueisenbahner montieren am 29. Oktober 1983 das letzte Gleisstück an der Fluorbrücke. Beide Harzbahnnetze sind nun wieder verbunden!

An diesem Tag fährt der Olditmerzug der Harzquerbahn nach Güntersberge. Hier findet eine Festveranstaltung statt. Briefumschlagverkauf mit Sonderstempel.
21. 12. 1983
Sämtliche Rückfallweichenantriebe sind in Friedrichshöhe eingebaut. Signale werden aufgestellt. Der Anschluß zum Heizwerk ist fast fertig. Auf der Strecke werden Zwangsschienen eingebaut und Schotterarbeiten durchgeführt.
12. 2. 1984
Der erste planmäßige Güterzug mit Kohle erreicht aus Nordhausen über die Neubaustrecke das Heizwerk in Silberhütte.
28. 3. 1984
Die Strecke Stiege – Eisfelder Talmühle ist planmäßig gesperrt worden. Die zweite Etappe der Bauarbeiten hat begonnen. Die Brückenmeisterei Magdeburg-Buckau rekonstruiert zusammen mit dem Stahlbau Dessau die Mosbach-Bartschenkulkbrücke sowie die Behrebrücke.
20. 4. 1984
In Stiege sind fast alle Gleise ausgebaut. Es werden neue Weichen eingelegt, Signale aufgestellt und an der Wendeschleife gearbeitet. Das Streckengleis Stiege – Birkenmoor erhält S 49-Schienen.
Außerdem arbeitet die UNIMA II bei Güntersberge, später bei Birkenmoor. Ein von der Lok 997742 gezogener Schotterzug ist auf allen Streckenabschnitten im Einsatz. Bei Friedrichshöhe werden die Schienenstöße auf 30 m Länge verschweißt.
1. 5. 1984
In Stiege werden Schienen in der Wendeschleife verlegt. Bei Birkenmoor wird das Gleis erneuert und geschottert.
In Eisfelder Talmühle wird der nördliche Bahnhofskopf umgestaltet, um das Ein- und Ausfahren von der Stieger Strecke in Richtung Nordhausen einfacher zu gestalten.
10. 5. 1984
Die Wendeschleife ist fertiggestellt. Im Bahnhof Stiege sind fast alle Gleise montiert. Nun werden die Rückfallweichen komplettiert und Signale aufgestellt.
14. 5. 1984
Sämtliche Brücken sind montiert. Die Schotterarbeiten gehen zügig weiter. Der Bahnhof Eisfelder Talmühle erhält neue Weichen. Die Behrebrücke ist fertiggestellt.
27. 5. 1984
Der Streckenabschnitt Eisfelder Talmühle – Stiege ist wieder befahrbar.
3. 6. 1984
Mit Fahrplanwechsel wurde der Reiseverkehr zwischen Straßberg und Stiege wieder aufgenommen. Die Personenzüge werden ausschließlich von den Loks 996001 und 995906 (wechselweise) gezogen.
5. 6. 1984
Die Strecke Eisfelder Talmühle – Stiege wird wieder mit planmäßigen Zügen befahren. Jetzt verkehren auch zwei Güterzugpaare mit Neubauloks zwischen Silberhütte und Nordhausen Nord. Um diesen Betrieb bis Alexisbad und Harzgerode ausdehnen zu können, sind noch einige Streckenarbeiten erforderlich, so daß bis 1985 der Umladebetrieb in Gernrode weitergeführt werden muß.

7 Am 30. November verkehrt der Oldtimerzug der Harzquerbahn zwischen Stiege und Güntersberge.

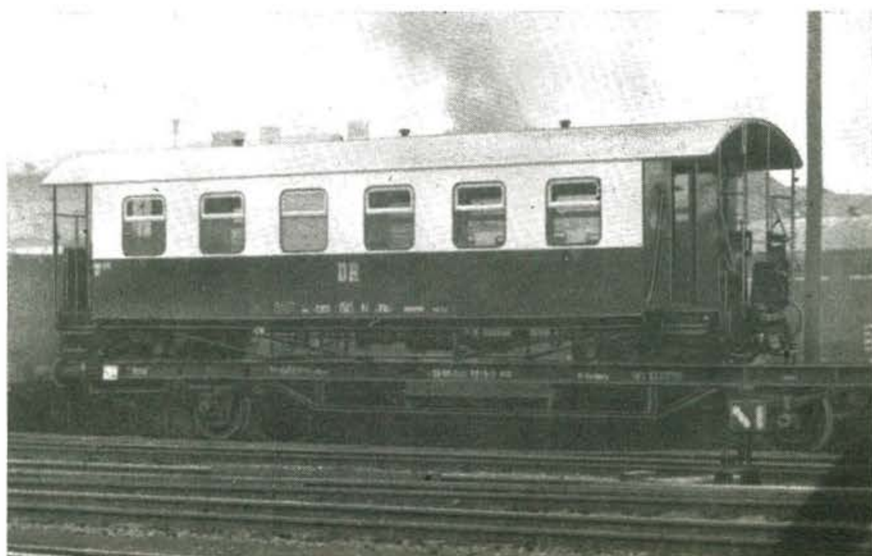
Fotos: 1 bis 5 und 7 G. Zieglgänsberger, Köthen; 6 S. Frenzel, Harzgerode

7



Harzquerbahn erhält rekonstruierte Wagen

Die 1970 von der stillgelegten Spreewaldbahn umgesetzten und seitdem auf den meterspurigen Strecken abgestellten Reisezugwagen werden z. Z. in der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge rekonstruiert. In diesem Zusammenhang wird der Wagenkasten völlig neu aufgebaut und mit der bekannten neuen Innenausrüstung versehen. Das Foto zeigt den in Perleberg fertiggestellten Wagen 900–504 während der Überführung nach Wernigerode in Wittenberge am 25. Februar 1984. Sämtliche Wagen der Harzquerbahn erhalten nach und nach Druckluftbremsanlagen. Die Radsätze werden dann doppelseitig abgebremst.
Text und Foto: W. Menzel, Wittenberge



Ing. Horst Wessel, Stralsund

Aus TT-Wagen entstehen $H0_m$-Wagen

Anlaß für die Veröffentlichung dieses Beitrages ist der kürzlich aufgenommene Rollwagenverkehr zwischen Straßberg und Stiege. Dadurch konnte inzwischen der Betrieb mit schmalspurigen Güterwagen in Richtung Gernrode reduziert werden. In absehbarer Zeit werden diese Transporte ganz eingestellt, und der dafür erforderliche Wagenpark wird zum größten Teil ausgemustert. Grund genug, einige interessante Güterwagen der früheren Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE), die in den letzten vier Jahrzehnten ständig auf der Selketalbahn verkehrten, im Maßstab 1:87 herzustellen.

Da vom Handel keine Fahrzeuge mehr in der Nenngröße $H0_m$ angeboten werden, bleibt meist nur noch der Eigenbau. Eine Überprüfung mit Hilfe des Schmalspurbahn-Archivs ergab, daß es durchaus möglich ist, einige TT-Fahrzeuge entsprechend umzubauen. Durch das Aufsetzen eines Drehschemels auf einen Plattformwagen entsteht beispielsweise ein H-Wagen. Zwei solcher Fahrzeuge wurden mit Ästen beladen und laufen als eine Einheit.

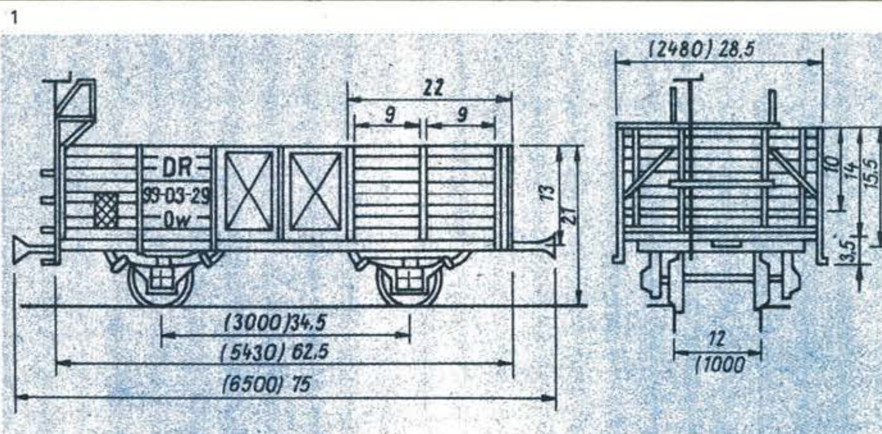
NWE-Wagen

Der Om-Wagen mit Holzaufbau des VEB BTTB hat nur wenige Abweichungen in den Hauptmaßen gegenüber dem von der Waggon- und Maschinenbau AG Görlitz 1909 hergestellten O-Wagen mit Stahltüren und Bremsersitz für die damalige NWE. Trotz der Ausrüstung mit Saugluftbremse blieben die Bremsersitze erhalten. Der DR-Wagen 99-03-29 (ex NWE 429) ist noch heute bei der Harzbahn im Einsatz.

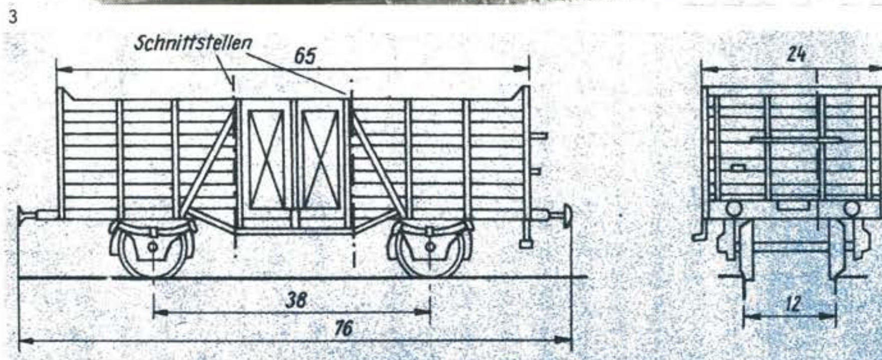
Der Wagen ist also um 2,5 mm zu verkürzen, um 3,5 mm zu verbreitern und umzugestalten.

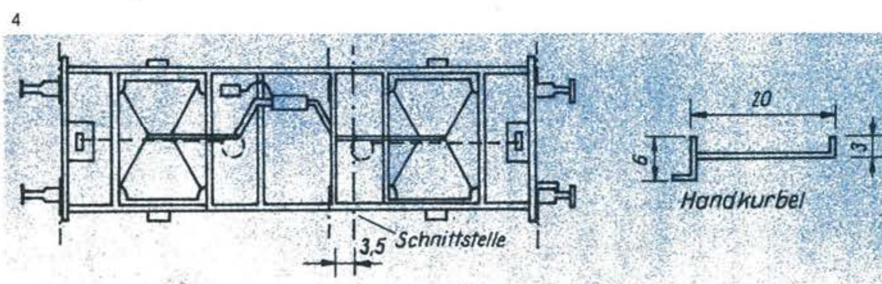
Bauablauf

Zunächst ist der Wagenkasten vom Fahrgestell zu trennen. Vom letzteren werden die Radsätze und Kupplungen entfernt. Anschließend sind die Puffer abzusägen. Danach trennt man den Rahmen zwischen Achslager und Mittelstück, um bis zur Haltefeder für die Kupplung 2,5 mm herauszuschneiden. Anschließend werden die Teile mit Plastikfix verklebt (Abb. 4). Der Wagenkasten wird gemäß Abb. 3 zersägt. An der Stirnwand ist genau neben der Steife der Kasten aufzutrennen und der Boden herauszusägen. Die eine Stirnwand mit den Auftrittbrettern bleibt in voller

1


2


3


4


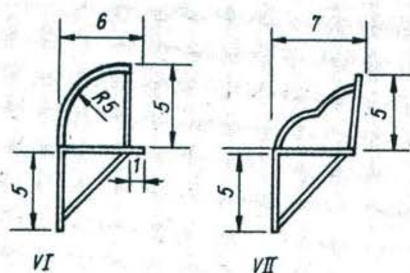
1 Maßskizze vom NWE-Wagen 99-03-29. Obwohl das Fahrzeug später mit einer Saugluftbremse ausgerüstet wurde, blieb die Handbremseinrichtung erhalten. (Maßstab 1:1, $H0_m$)

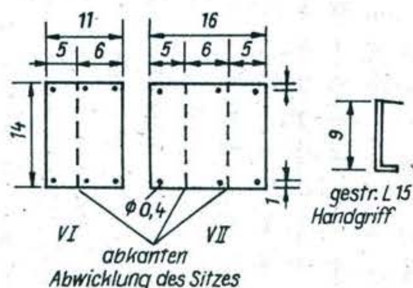
2 Heutiger Zustand des Wagens 99-03-33. Bei der NWE verkehrte er ursprünglich mit der Nr. 457.

3 Om-Wagen des VEB BTTB. Die senkrecht gestrichelten Linien zeigen die Schnittstellen an.

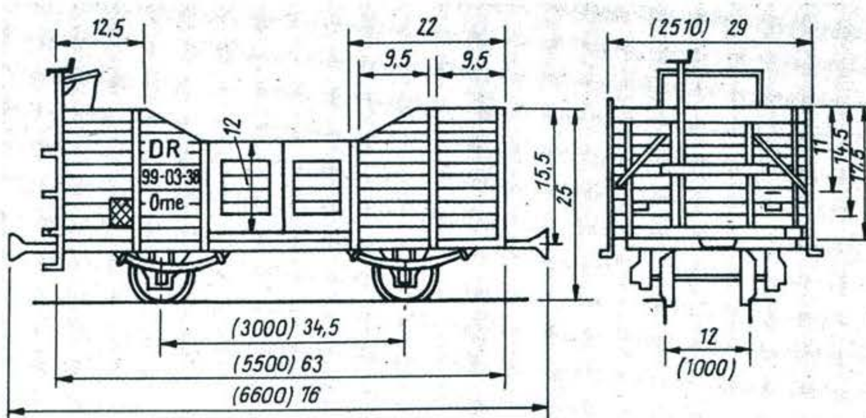
4 Fahrgestell des Om-Wagens. Auch hier sind die Schnittstellen zu sehen.

5





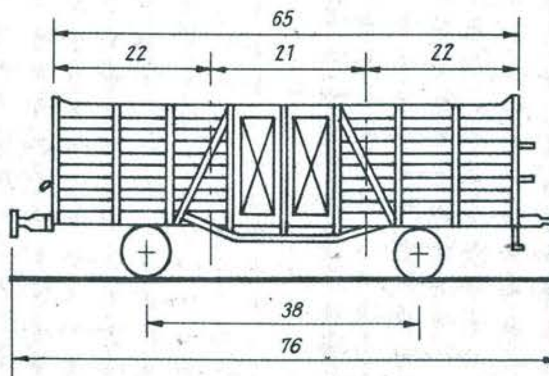
6



7



8



Höhe erhalten. Von den Seitenwänden werden 1 mm und von der anderen Stirnwand 2,5 mm abgesägt und glattgefeilt. Aus den Längswänden sind durch einen 1,2 mm breiten Sägeschnitt neben jeder Türsteife 2,5 mm lange Stücke herauszuschneiden. Die Schnittstelle wird anschließend wieder verklebt. Wer will, kann sich diese Mühe ersparen, da der Längenunterschied sehr gering ist und optisch nicht stört. Mit Ausnahme der Tür- und Ecksteifen werden die seitlichen Profile glattgefeilt, ohne dabei die Bretterfugen zu beschädigen. Die Türen und Fugen sind nachzuritzen. Aus dem herausgeschnittenen Boden entstehen 3,5 mm × 15 mm große Stücke zur Verbreiterung der Stirnwand. Außerdem muß noch ein neuer Boden von 60 mm × 25 mm Größe aus Polystyrol oder entsprechendem Material angefertigt werden. Sind alle Teile vorbereitet, wozu auch das Einritzen der Bretterfugen gehört, kann der Zusammenbau beginnen. Man klebt den Wagenkasten mit Plastikfix zusammen und den Boden innen hinein. Dadurch kann die Winkelsteifigkeit gewährleistet werden. Die Profile sind entsprechend den Abb. 1 und 2 an der Seitenwand zu befestigen. Außerdem wird die zersägte Fußstütze mit Polystyrolabfällen repariert und fünf zusätzliche Trittstufen angebracht. Da dieser Wagentyp mit zwei verschiedenen Sitzbänken ausgerüstet wurde, muß man sich für eine Bauart entscheiden. Der Wagen NWE Nr. 429 hat keine Rückenlehne (Abb. 2). Aus Blech oder Plaste mit Draht wird der Bremsersitz angefertigt (Abb. 5). Er entsteht aus 0,3 mm starkem Blech, das zugeschnitten und abgekantet werden muß. In die vorher gebohrten Löcher ist der 0,3-mm-Draht, der nach der Zeichnung gebogen wurde, einzulöten. Aus dem gleichen Material werden die Griffstangen und die Handbremskurbel hergestellt und, wie auf den Abb. 1 und 2 dargestellt, am Wagenkasten mit EP 11 befestigt. Nachdem die Radsätze und BTTB- oder Trichterkupplungen eingesetzt wurden, kann die Probefahrt beginnen. Der Wagenkasten erhält außen einen oxydroten und innen einen grauen Anstrich. Die Griffstangen werden schwarz abgesetzt.

5 Einzelteile des Bremsersitzes, die selbst hergestellt werden müssen (Maßstab 1:1 und 2:1, $H0_m$).

6 Maßskizze vom GHE-Wagen 99-03-38. Jeder Modelleisenbahner sollte vor dem Nachbau dieses Wagens beachten, daß die letzten derartigen Fahrzeuge der Selketalbahn 1965 ausgemustert wurden (Maßstab 1:1).

7 Das Foto vom Wagen 99-03-38 – er ist bereits mit einem „A" (ausgemustert) gekennzeichnet – entstand 1966 in Alexisbad.

8 Om-Wagen des VEB BTTB mit den zu beachtenden Schnittstellen.

9 Der Bau der Handkurbel (Maßstab 1:1)

10 Einzelteile des Bremsersitzes (Maßstab 2:1)

11 Türen des Wagens 99-03-38 (Maßstab 2:1)

Zeichnungen: Verfasser
Fotos: 2 G. Zieglgänsberger, Köthen; 7 K. Kieper

GHE-Wagen

Etwas größer ist der Aufwand, einen sogenannten Bettgestellwagen der früheren Gernroder-Harzgeroder Eisenbahn (GHE) zu bauen.
Im Jahre 1891 kaufte die GHE diese eigenartigen Wagen mit Bremsersitz von der Waggonfabrik Gebr. Hofmann AG in Breslau (heute Wrocław). Diese Fahrzeuge erhielten bei der GHE die Nr. 163...182. 1965 wurde der letzte Bettgestellwagen ausgemustert.

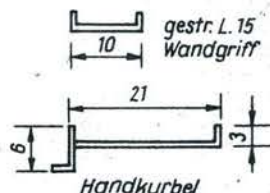
Bauablauf

Nachdem der Wagenkasten vorsichtig vom Fahrgestell gelöst worden ist, wird letzteres – wie beim Om-Wagen der NWE – um 2,5 mm gekürzt (Abb. 4). Der Wagenkasten ist an den Stirnwänden zu trennen und der Boden herauszusägen. Dann werden gemäß Abb. 8 die Längsstreifen abgetrennt und zusätzlich die Seiten entsprechend zurechtgeschnitten. Die restlichen seitlichen Profile, außer die der Ecken, sind mit scharfen Stecheisen abzuschneiden, zu befeilen und die Brettfugen einzuarbeiten. Aus dem Boden werden die 5 mm breiten Streifen zur Verbreiterung der Stirnwände und zwei Türen angefertigt (Abb. 11). Den Türrahmen fertigt man aus Zeichenkarton. 1,5 mm breite Streifen werden auf dem zugeschnittenen Stück befestigt. Für die Mitte ist ein 3 mm breiter Streifen erforderlich. Aus einem Stück Polystyrol oder anderem Material entsteht ein 63 mm × 25 mm großer Boden. Die Bretterfugen sind anschließend einzuritzen. Nun werden die Kastenteile als Rahmen zusammengeklebt und der Boden eingeklebt. Dabei ist der Boden unter die Seitenwände und zwischen die Stirnwände zu kleben. Wird eine etwas schwere Plaste, z. B. Pertinax verwendet, kann das Ballastblech entfallen. Aus Polystyrolstreifen (1 mm × 1 mm) sind die Profile entsprechend der Abb. 6 und 7 zurechtzuschneiden und anzukleben. Nach Abb. 10 wird der Bremsersitz aus 0,3 mm starkem Blech und Draht (Ø 0,3 mm) hergestellt. Das zerschnittene Trittbrett ist mit Polystyrolabfällen auszubessern. Nun werden die fünf zusätzlichen Trittstufen befestigt. Aus Draht (Ø 0,3 mm) entstehen Griffstangen und Bremskurbel entsprechend der Zeichnung. Der Wagenkasten wird mit dem Fahrgestell verklebt, dann werden Radsätze und BTTB- oder Trichterkupplungen eingesetzt. Nach erfolgreichem Verlauf der Probefahrt wird der Wagenkasten außen oxydrot und innen grau gestrichen. Die Griffe sind schwarz abzusetzen.

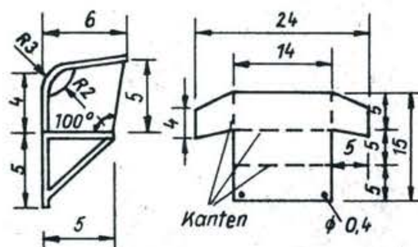
99-03-29		Original	Maßstab 1:87	TT-Wagen (Art-Nr. 4210)
Achsstand	(mm)	3000	34,5	37
Wagenkastenlänge	(mm)	5430	62,5	65
Wagenkastenbreite	(mm)	2480	28,5	25

99-03-38		Original	Maßstab 1:87	TT-Wagen (Art-Nr. 4210)
Achsstand	(mm)	3000	34,5	37
Wagenkastenlänge	(mm)	5500	63,2	65
Wagenkastenbreite	(mm)	2510	28,8	25

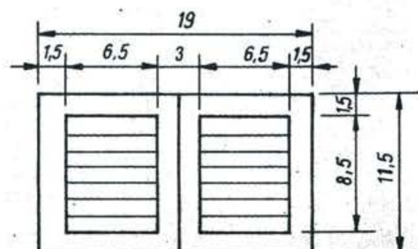
9



10



11

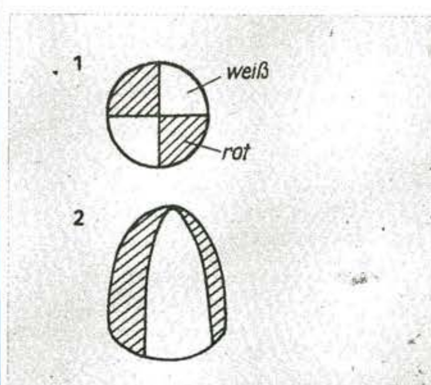


Quellenangaben

(1) K. Kieper, R. Preuß, E. Rehbein: Schmalspurbahn-Archiv; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980.
(2) Nitschke: Die Harzquer- und Brockenbahn; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1978.
(3) G. Zieglgänsberger, H. Röper: Die Selketalbahn; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980.

So 12 – das Grenzzeichen

Schnell und unkompliziert können Grenzzeichen aus Streichhölzer gebastelt werden. Die Streichholzkuppe wird mit roter und weißer Nitrofarbe bestrichen (siehe Abb. 1 und 2), und nachdem sie getrocknet ist, vorsichtig abgetrennt. Dieses rotweiße Signal kann nun zwischen den beiden inneren Schienen der beiden Gleise mit Klebstoff befestigt werden. Beim Vorbild



wird das Grenzzeichen in einem Abstand von Gleismitte zu Gleismitte von 3,75 m plus Bogenzuschläge gesetzt, umgerechnet auf die Modellanlage (1:87) beträgt der Abstand etwa 43 mm. Das Grenzzeichen eignet sich nur für die Nenngrößen H0 und TT, für die Nenngröße N können eingefärbte Stecknadelköpfe verwendet werden.

H. Bednorz, Frankenberg

Modellfugen schnell hergestellt

Das Markieren von Bretterfugen an Gebäuden und Fahrzeugen aus Holz o. ä. ist mit Hilfe eines Glasschneiders, der Stahlrädchen besitzt, besonders einfach. Der Abstand zur nächsten Fuge kann bei größeren Maßstäben mit aufgeschraubten U-Scheiben festgelegt werden, so daß die gezogene Fuge die Anlage für das Lineal und für das Rollen der nächsten ist. Das Anreißen der vorgesehenen Fugen ist also nicht mehr erforderlich.

K. Zumer, Dresden

Dipl.-Ing. Helmut Behrends,
Ing. Wolfgang Hensel und
Dipl.-Ing. Gerhard Wiedau, Berlin

Güterwagen deutscher Eisenbahnen

Bezeichnungen und Anschriften an Güterwagen der Privat- und Länderbahnen

Während in den bisherigen Folgen dieser Serie auf die Entwicklung der einzelnen Wagenbauarten eingegangen wurde, beschäftigt sich der nachfolgende Beitrag mit den Bezeichnungen und Anschriften an Güterwagen der Privat- und Länderbahnen. Fortgesetzt wird dieser Artikel mit Einzelheiten über die Entwicklung bei der DRG und DR.

Zwischen 1855 und 1867 verdreifachte sich das Netz der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (VDEV) angeschlossenen Bahnen. Damit wurden neben einheitlichen Regelungen für den Wagenübergang auch Kennzeichnungen erforderlich, die die Verwendbarkeit und die Beladung der Güterwagen bei den einzelnen Bahnen ermöglichten.
Mit dem gemeinsamen Ziel, u. a. die Umladung der Güter beim Übergang von einer Bahn auf eine andere zu vermeiden, eine geringere Transportzeit zu erreichen und leere Rückläufe zur Heimatbahn einzuschränken, wurde bereits 1848 der „Norddeutsche Verband" geschaffen, der hierzu erste Regelungen erließ. Ab 1850 wurden allgemeine technische Bedingungen für die Bauart und die Beschaffenheit der Wagen als „Einheitliche Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den bestehenden Vereins-Eisenbahnen" erlassen, die man ständig erweiterte. An Stelle dieser Bestimmungen trat 1868 das „Regulativ für die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereich der Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins", das ab 1887 „Vereinswagenübereinkommen" (VWÜ) hieß. Innerhalb dieser Entwicklung wurden stets einheitliche Forderungen an die Grundparameter der Güterwagen und ihre Anschriften gestellt. Aber auch die Betriebsregelements, später die Bau- und Betriebsordnung, enthielten schon Forderungen zu den Anschriften an den Wagen. Parallel zu diesen verkehrlichen, wagendienstlichen und teils technischen Belangen arbeitete die Technikerversammlung des VDEV an „Grundzügen für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands", die ab 1867 als „Technische Vereinbarungen des VDEV über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Eisenbahnen" gültig waren und ab 1897 als „Technische Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen (TV)" bezeichnet wurden. Außerdem wurde 1887 das „Internationale Übereinkommen betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE)" als Regierungsabkommen abgeschlossen. Alle diese Übereinkommen enthielten sich deckende und gegenseitig ergänzende Regeln über die Bezeichnung und die Anschriften der Güterwagen.
Die Bauarten wurden bei den ersten Bahnen u. a. bezeichnet als
– offene Güterwagen (z. B. Kiestransportwagen, Lowrys),
– Plattformwagen (z. B. Equipagentransportwagen)
– Gepäckwagen (z. B. bedeckte Güterwagen, Packmeisterwagen),
oder sie wurden nach ihren speziellen Einrichtungen bzw. dem für sie bestimmten Ladegut bezeichnet, wie z. B.
– Coak-Wagen (Kokswagen).
Die Güterwagen trugen, solange die Bahnen untereinander keine geschlossenen Netze bildeten und ein Wagenübergang nicht stattfinden konnte oder vorgesehen war, Anschriften einfachster Art. In der Regel handelte es sich neben der Eigentumsbezeichnung und einer laufenden Wagennummer nur um das Ladegewicht und die Eigenmasse.

Tabelle 1

Bezeichnung der Bahn	Eigentumsmerkmal	Farbe der Güterwagen
Albertsbahn	A.B.	grau
Badische Staatsbahn	B. 1) E.	dunkelgrün
Bayerische Staatsbahn	K.Bay.Sts.B.	grün
Berlin-Anhaltische Bahn	B.A.E.	Oberkasten: grau und graugelb Untergestell: rotbraun
Berlin-Hamburger-Bahn	B.H.E.	rotbraun
Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	B.P.M.B.	grau
Leipzig-Dresdner-Bahn	Leipzig-Dresden	rotbraun
Mecklenburgische Bahn	Mecklb.	braun
Niederschlesisch-Märkische Bahn	Königl. N.M.E. 2)	rotbraun
Sächsisch-Oestliche Staatsbahnen	K.Sächs. Oestl. Sts.E.B. 3)	grau
Sächsisch-Westliche Staatsbahnen	K.Sächs. Westl. Sts.E.B. 3)	grau
Thüringische Bahn	Th.E.	dunkelgrün

1) badisches Wappen
2) Königskrone
3) unter der Wagennummer die Königskrone

Mit der Möglichkeit des Wagenübergangs wurden die Eigentumsmerkmale für die Verständigung und die Abrechnungsvereinfachung übereinstimmend festgelegt.
Für 1864 lassen sich folgende Beispiele nachweisen:
(siehe Tabelle 1)

Neben diesen offiziellen Bezeichnungen kamen jedoch auch abweichende Varianten vor, so z. B. für Wagen der Thüringischen Bahn „Thüringen".
Die Güterwagen trugen in der Regel fortlaufende Wagennummern und nur bei einigen Bahnen (z. B. Bayerische Staatsbahn) zusätzlich Serien- oder Gattungsbuchstaben.
Die Beispiele lassen erkennen, daß neben der Wagennummer, dem Eigentumsmerkmal, der Eigenmasse und dem Ladegewicht auch Angaben über die Bodenfläche, den Radstand und die letzte bahnamtliche Untersuchung zu finden waren. Die häufig anzutreffende Angabe des Ladegewichts und der Tragfähigkeit geht auf Festlegungen der TV zurück, wonach das Ladegewicht um 5 % niedriger zu liegen hatte als die Tragfähigkeit. Wurde nur das Ladegewicht angegeben, galt als Tragfähigkeit dieser um 5 % erhöhte Wert.
Einfluß auf den Bau der Eisenbahnen und ihre Betriebsmittel sowie auf die Anschriften an den Wagen hatte auch die gesetzliche Einführung des neuen Maß- und Gewichtssystems in den Jahren 1867 bis 1870. Spätestens ab diesem Zeitpunkt wurden die Angaben in „Zentner" durch „Kilogramm" abgelöst. Im Wagenbau verwendete man an Stelle des britischen Maßsystems für die Längenangabe (in der Regel engl. Fuß) und der in den deutschen Ländern bis dahin unterschiedlichen Systeme (preuß. Elle, sächs. Fuß u. a.) mehr und mehr das metrische System.
Mit der Übernahme vieler Privatbahnen in den staatlichen Besitz der deutschen Länder (Länderbahnen) wurden auch die Betriebsmittel entsprechend umgezeichnet. Neben verschiedenen Methoden zur Herstellung einer Ordnung innerhalb der immer zahlreicher werdenden Güterwagen – 1880 existierten im deutschen Vereinsgebiet 225500 Güterwagen – war die Einführung der entsprechenden Normalien für die Betriebsmittel der Preußischen Staatseisenbahnen im Jahre 1871 von besonderer Bedeutung und kann als Vorläufer des auch bei der Deutschen Reichsbahn später verwendeten Systems angesehen werden.
Nach diesen, stets weiterentwickelten Normalien wurden die Güterwagen der

1 Anschriften an einem älteren bayerischen offenen Wagen der Serie F um 1886

2 Anschriften an einem Schweinetransportwagen der Berlin-Hamburger Eisenbahn um 1875

3 Anschriften an einem Plattformwagen mit Rungen der Thüringer Bahn um 1875

4 Anschriften an einem Wagen der Gattung N der königlichen Eisenbahndirektion Berlin ab 1914

5 Anschriften an einem Wagen der Gattung Km der KED Berlin um 1914. Die Symbole für die Ladegewichtsanschrift (Abb. 7) waren an den Seitenwänden rechts, möglichst weit oben und an den Stirnwänden bzw. Bremshäuschen ebenfalls weit oben anzubringen.

6 Heraldischer Adler für Güterwagen der Preußischen Staatseisenbahnen

7 Symbole für bestimmte Ladegewichte, die zusätzlich am Wagen anzuschreiben waren.

Zeichnungen:
1, 2 und 3 Sammlung Schünemann
4, 5, 6 und 7 Sammlung der Verfasser



Preußischen Staatseisenbahn eingeordnet (Auswahl):

Blatt (Nr. der Musterzeichnung)	Inhalt
$II^c 1^a$	Doppelbödiger Viehwagen mit 18,6 qm Bodenfläche
$II^c 2$	Bedeckter Viehwagen für Großvieh (10 000 kg Ladegewicht)
$II^c 11$	Langholzwagen
$II^c 12$	Eiserner Kohlentrichterwagen (12 500 kg Ladegewicht)
$II^c 13$	Dreiachsiger bedeckter Güterwagen (10 000 kg Ladegewicht)
$II^d 1$	Kohlenwagen mit eisernem Kasten (15 000 kg Ladegewicht)
$II^d 2$	Kokswagen mit Laderaum für 15 000 kg Koks
$II^d 3$	Offener Güterwagen für 15 000 kg Ladegewicht
$II^d 4$	Kalkdeckelwagen für 15 000 kg Ladegewicht
$II^d 5$	Zweiachsiger Plattformwagen mit Lenkachsen für 15 000 kg Ladegewicht
$II^d 6$	Plattformwagen für 30 000 kg Ladegewicht
$II^d 6^a$	Plattformwagen für 30 000 kg Ladegewicht mit 13 m langer Plattform
$II^d 7$	Plattformwagen für 30 000 kg Ladegewicht mit 15 m langer Plattform
$II^d 8$	Bedeckter Güterwagen für 15 000 kg Ladegewicht
$II^d 9$	Langholzwagen für 15 000 kg Ladegewicht

Die Anschriften der Güterwagen aller Eisenbahnen des VDEV hatten nach den Forderungen der TE und der TV mindestens folgendes zu enthalten und waren spätestens mit der Einführung der TE nahezu einheitlich:

1. Die Eigentumsbahn
2. Die Ordnungsnummer
3. Das Eigengewicht
4. Die Tragfähigkeit und das Ladegewicht (oder nur das Ladegewicht)
5. Der Radstand (bei Drehgestellwagen den Drehzapfenabstand und den Radstand in den Drehgestellen)
6. Bei Wagen mit mehr als 4,5 m Radstand, wenn erforderlich, das Zeichen für Vereinslenkachsen ←(–)→
7. Das Datum der letzten bahnamtlichen Untersuchung
8. Bei Wagen mit Zeitschmierung, die Schmierfrist und die letzte Schmierung
9. Bei Privatwagen hinter der Ordnungsnummer das Zeichen Ⓟ
10. Gesamtgewicht pro 1 m Wagenlänge, wenn diese 3,1 t/m überschreitet
11. Angaben über evtl. vorhandene Bremseinrichtung
12. Größe der Bodenfläche in m²
13. Anzahl und Art der losen Wagenbestandteile
14. Die Gattungs- oder Serienbezeichnung
15. Bei gedeckten Wagen der Fassungsraum für Mannschaften und Pferde
16. Bei Kessel- und Selbstentladewagen der Rauminhalt in m³ sowie verschiedene Sonderanschriften für bestimmte Verwendungszwecke

Die Eigentumsmerkmale und die Farbgebung der Güterwagen lassen sich für 1910 nachfolgender Tabelle entnehmen.

Bezeichnung der Bahn	Eigentumsmerkmal	Farbe der Güterwagen
Badische Staatseisenbahn	BADEN 1)	dunkelgrün u. rotbraun
Bayerische Staats-Eisenbahn	K. Bay. Sts. B. oder Wappen m. o. g. Abkürzung	grün oder rotbraun
Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	Elsass-Lothringen	dunkelgrün
Großherzogl. Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn	Meckl.-Schwerin 2)	lehmgelb
Oldenburgische Staats-Eisenbahn	Oldenburg 2)	braunrot
Kgl. Preußische Staatseisenbahn	Direktionsbezirk 3)	rotbraun
Sächsische Staats-Eisenbahn	K. Sächs. Sts. E. B. 4)	rotbraun (Eilgutwagen f. P-Zug grün)

Für Güterwagen der Privatbahnen wurde in der Regel an den Seitenwänden die zuständige Staatsbahn bzw. KED ohne heraldische Zeichen angeschrieben, während an den Langträgern die Kurzbezeichnung der Privatbahn zu finden war.

1) Großherzogliches Wappen
2) Großherzogliche Krone
3) heraldischer Adler, siehe Abb. 4
4) sächsische Königskrone

Die von der Preußischen Staatseisenbahn eingeführten Gattungsbezeichnungen setzten sich später überall durch. Sie wurden im Verlaufe der Jahre ebenfalls stets den Bedürfnissen angepaßt (wie z. B. Einführung der Gattungsbezeichnung „R" ab 1910 oder „N" für bedeckte Güterwagen mit „Luftdruckbremse oder Luftleitung" ab ca. 1914).

Auswahl der Hauptgattungszeichen (1905)

G	Bedeckte Güterwagen (zwei- und dreiachsig)
H	Holzwagen (mit Drehschemel)
V	Bedeckte Wagen, die wegen großer Seitenöffnungen zur Viehversendung besonders geeignet sind
VO	Offene hochwändige Wagen
K	Kalk- oder Salzwagen mit Satteldach und Deckelklappen
O	Offene Güterwagen mit mittelhohen Wänden (zwei- und dreiachsig)
S	Offene Güterwagen mit niedrigen Bordwänden oder ohne Wände (Schienen-, Plattform-, aber nicht Arbeitswagen)
X	Arbeitswagen mit elastischen Puffern
GG, OO, SS	Drehgestellwagen entsprechend o. g. Bauart

Änderungen und Ergänzungen der Hauptgattungszeichen (1914)

N	Bedeckte Güterwagen mit Luftbremse oder Luftleitung
N für Sz	O. g. Güterwagen zur Benutzung in Schnell- und Eilzügen geeignet
R	Offene Wagen mit mindestens 9,9 m Länge der Ladefläche mit oder ohne Seitenwände und mit langen hölzernen Rungen (Rungenwagen)

Zur genaueren Bezeichnung der einzelnen Hauptgattungen wurden, wie heute noch üblich, kleine Buchstaben, die sogenannten Nebengattungszeichen verwendet, die z. T. mit anderen Hauptgattungszeichen kombiniert andere Bedeutungen besaßen.

Nebengattungszeichen (1905 Auswahl)

e	mit Etagen versehen
c	mit Koksaufsätzen oder erhöhten, nicht ganz hohen Wänden versehen (niedriger als bei VO), jedoch genügend groß, um eine dem angeschriebenen Ladegewicht entsprechende Menge Steinkohlenkoks in den Wagen verladen zu können
t	mit Trichtern, Boden- oder Seitenklappen versehen
n	bedeckte Güter- und Viehwagen mit Luftbremse oder -leitung, Dampfleitung oder sonstigen Einrichtungen versehen, durch die der Wagen zur Benutzung in Schnell- oder Personenzügen besonders geeignet erscheint
f	mit Ständen für Luxuspferde versehen
m	für G, V, VO, K, O, S und X: 15 000 kg Ladegewicht oder mehr
m	für GG, OO und SS: 30 000 kg Ladegewicht oder mehr
w	für G, V, VO, K, O, S und X: weniger als 10 000 kg Ladegewicht
w	für GG, OO und SS: weniger als 20 000 kg Ladegewicht
l	(außer SS-Wagen); mindestens 7 m Ladelänge und 17 m² Ladefläche
l	für SS, mehr als 12 m Ladelänge
r	in Personenzügen wegen des kurzen Radstandes nicht zu verwenden, oder weil der Wagen Flußstahlscheibenräder oder besonders aufgezogene Reifen oder Schalengußräder hat
k	mit beweglichen Kopfklappen versehen
q	(für O und OO): mit aushebbaren Kopfwänden versehen
z	(für O und VO): mit gedichteten Seitenwänden und Bodenflächen oder mit dicht schließenden Klappen vor den Luken, durch die der Wagen zu Torfstreusendungen und dgl. geeignet ist
u	(für X) Untauglich für Züge des öffentlichen Verkehrs
(u)	(für O, S, SS, HH und X): unbrauchbar zur Verladung von Militärfahrzeugen und Geschützen

Zusammenstellung einiger Zeichen

Gl	Bedeckter Güterwagen von mindestens 10 000 kg aber weniger als 15 000 kg Ladegewicht, mindestens 17 m² Ladefläche, mindestens 7 m Kastenlänge
Vel	Bedeckter Viehwagen mit Etagen
VOl	Offener hochwandiger Wagen mit mindestens 10 000 kg, aber weniger als 15 000 kg Ladegewicht, mindestens 17 m² Ladefläche sowie mindestens 7 m Kastenlänge
Omlq	Offener Wagen mit mittelhohen Wänden, 15 000 kg oder mehr Ladegewicht, mindestens 7 m Ladelänge sowie mindestens 17 m² Bodenfläche
Xw-u	Arbeitswagen mit weniger als 10 000 kg Ladegewicht, der in Zügen des öffentlichen Verkehrs nicht zugelassen ist.

Während die übrigen Länder- und Privatbahnen die Wagennummern (Ordnungsnummern) für ihre Güterwagen in der Regel zentral vergaben, wurden die Güterwagen der Preußischen Staatsei-

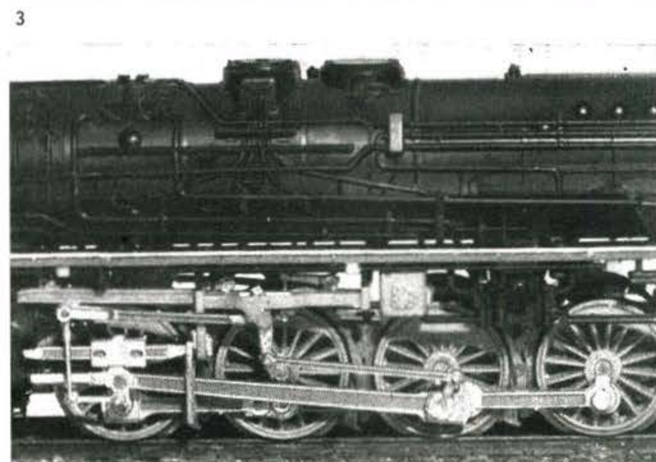
Aus der 41 1147 wurde die 41 1132

Die Anregung, das Modell der 41 1132 vorbildgerecht nachzugestalten, entstand während einer Sonderzugfahrt im August 1982, wo die DR diese Maschine als Zuglok einsetzte.
Die 41 1147 vom VEB PIKO gehört bekanntlich zu den schönsten und detailliertesten Modellen. Wie auch bei der 01^5 kann man mit etwas Farbe und kleinen Veränderungen den vorhandenen Triebfahrzeugpark durch eine weitere Lok der gleichen Baureihe erweitern. Als erstes wurden die Umlauf- und Pufferbohlenkante, das Handrad des Zentralverschlusses der Rauchkammertür, die Lampenringe und auch die Lokschilder mit weißer Farbe versehen (Abb. 1).
Die Verteilerkästen der Lichtleitungen erhielten an Maschine und Tender eine gelbe Farbgebung. Außerdem mußten der Tender und die Pufferbohle der Maschine verändert werden. Von den auf letzterer stehenden Lampen wurden die „Bügel" restlos entfernt und gegen zwei Griffstangen ausgetauscht.
Die weißen Pufferringe an Maschine und Tender verschwanden, da das Vorbild diese Ringe nicht besaß. Der am Schlammabscheider plazierte Abfallbehälter aus einem Reisezugwagen wurde auch am Modell angedeutet (Abb. 3).
Er kann aus einer halbierten Trittstufe angefertigt werden und diente wahrscheinlich zur Aufbewahrung von Putzlappen und Handwaschpaste.
Zum Zeitpunkt der Sonderfahrt war die Maschine mit einem bei den jetzigen kohlengefeuerten Loks der BR 44 typischen ehemaligen Öltender gekuppelt.
Die öltendertypische Vorderwand blieb erhalten.
Aus einem ausgedienten Tendergehäuse der Ölausführung (BR 01) wurde die Tendervorderwand ausgesägt. Nach weiterer Bearbeitung dieses Teiles blieb noch das obere übrig, das vom Dachprofil des Führerstandes bis zu den Werkzeugschränken reicht (Abb. 2). Es mußte so angepaßt werden, daß der Tenderausschnitt sauber umgrenzt wird. Die entstehenden Lücken zwischen Vorderwand und Kohlenkastenwand werden mit Plaststreifen geschlossen. Dadurch ist der Kohlenkasten um etwa 2 mm zu verlängern. Außerdem wurden die Tenderfahrwerkblenden verändert. Gemäß dem Vorbild müssen am Modell die zwei Luftbehälter der Tenderbremse verschwinden. Man sollte diese gesamte Seite mit einer Blende der gegenüberliegenden Seite austauschen. Dazu ist ein zusätzlicher Tenderrahmen erforderlich. Abschließend werden noch zwei Fässer, die das Zusatzmittel (Soda) für das Tender- bzw. Speisewasser beinhalten, auf der Tenderrückwand befestigt (Abb. 4).

Text: V. Lange, Großpösna
Fotos: R. Kunze

1


2


3


4


1 Hier sind die auf der Pufferbohle ausgeführten Veränderungen zu erkennen.
2 Das an die Tendervorderwand angepaßte „obere Teil" von einem Öltendergehäuse.
3 Links neben der Speisepumpe der am Schlammabscheider angebrachte „Abfallbehälter". Die Speisepumpe erhielt die fünf Ausblasleitungen.
4 Der Tender der 41 1132 einmal im Ganzen. Dabei fällt die veränderte Fahrwerksblende auf, bei der die Luftbehälter der Tenderbremse fehlen.

---

senbahn durch die einzelnen Eisenbahndirektionen nach den Normalien beschafft, dort verwaltet und dementsprechend gekennzeichnet.
Jeder Güterwagen der KPEV erhielt über oder neben der Ordnungsnummer die Bezeichnung der verantwortlichen Königlichen Eisenbahn-Direktion (KED) und eine Ordnungsnummer aus den für jede KED einheitlich vorgegebenen Nummernbereichen.
1914 war nachstehendes System verbindlich:
Zur Abrechnung der Wagenmieten zwischen den Bahnen sowie zur Identifizierung der einzelnen Güterwagen in dieser fast unübersehbaren Vielfalt – 1911 waren im deutschen Vereinsgebiet 560 000 Güterwagen vorhanden – erfolgte insbesondere für das Hauptwagenamt in Berlin und die einzelnen Wagenbüros, aber auch für die technischen Dienststellen, die Aufstellung sogenannter „Verzeichnisse der Güterwagen". Das waren Bücher, die zwischen den Bahnen ausgetauscht wurden und in denen jeder einzelne Wagen nummernmäßig mit den erforderlichen Angaben und mit einer vereinfachten Skizze (gleiche Gruppen stets zusammengefaßt) dargestellt waren. Auch hier führten die preußischen Eisenbahndirektionen eigene Verzeichnisse, während die übrigen Länder- und Privatbahnen mit jeweils einer Übersicht auskamen. Über die Bezeichnung der Verbandswagen wurde bereits im „me" 1/84 (S. 21) berichtet.

1. für Personen- und Gepäckwagen 1 bis 4000 (ggf. bis 5000)
2. für bedeckte (später gedeckte) Güterwagen 4001 bzw. 5001 bis 20 000 (für KED Berlin wegen der Stadtbahnwagen erst ab 6001)
3. für offene Güterwagen 20 001 bis 499 999
4. für bahneigene Kesselwagen 500 000 bis 501 999
5. für Privatkesselwagen 502 000 bis 504 999
6. für sonstige Privatwagen 600 000 bis 602 999
7. für Bahndienstwagen 700 001 bis 702 000

Quellenangaben
(1) Dienstvorschrift über Anstrich, Bezeichnung und Nummerung der Wagen, Preußische Staatseisenbahnverwaltung, 1905
(2) Dienstvorschrift über den Anstrich und die Bezeichnung der Wagen, Preußisch-Hessische Staatseisenbahnen, 1914
(3) Vereins-Handbuch des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Herausgegeben anläßlich des 90jährigen Bestehens des Vereins im November 1936
(4) „Verzeichnis der Eigenthums-Merkmale und des Farben-Anstrichs der Güterwagen deutscher und anschließender außerdeutscher Eisenbahnen, Zentral-Wagen-Kontrolle deutscher Eisenbahnen", Erfurt 1864
(5) Adressen der Wagenverwaltungen und Nachweisung der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen, VDEV, Berlin, 1910
(6) Cimonetti, Beitrag „Anschriften" in Röll: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Verlag von Urban u. Schwarzenberg, Wien, 1912

Heinrich Baum (DMV), Dresden

Die H0-Gemeinschaftsanlage der AG 3/9

1952 – also vor 32 Jahren – begannen einige Mitglieder der heutigen Arbeitsgemeinschaft 3/9 „Max Maria v. Weber" mit dem Bau ihrer H0-Anlage. Kurz davor wurden ihnen im Bahnhof Dresden-Neustadt die Klubräume zugewiesen. Mit dem Namen Modellbahngruppe Dresden gehörten die Freunde zum damaligen Arbeitsausschuß Modellbahnen bei der Kammer der Technik (KdT). Für die Anlage stand und steht ein 17 m × 4,5 m großer Raum zur Verfügung. Außerdem waren damals vier Tische mit 3 m Länge vorhanden. Daraus resultieren noch heute die Abmessungen der Anlage mit 15,5 m × 2,0 m.
Im Laufe der Jahre wurde die Anlage ständig verändert. Erfahrungen, die während der Ausstellungen gesammelt wurden, aber auch neue technische Erkenntnisse mußten laufend in die Praxis umgesetzt werden. Daran hat sich bis jetzt nichts geändert. 1953 war die Anlage das erste Mal ausgestellt. Das damalige Niveau der Ausstellung und die Technik ist mit dem heutigen Stand nicht mehr vergleichbar. Zwar existiert die ortsfeste Anlage nach wie vor, doch zu jeder Ausstellung ist ein neu gestaltetes Stück Landschaft zu sehen. Außerdem wird den Besuchern stets zusätzlich über ein spezielles Thema mit Modellen, Grafiken oder Fotos etwas interessantes geboten. Seit 1976 gibt es darüber hinaus auch noch eine transportable $H0_e$-Kleinanlage, die auf auswärtigen Ausstellungen gezeigt werden kann.
Auf der H0-Anlage liegen heute etwa 300 m Gleis, 172 Weichen, und es sind etwa 70 Signale vorhanden. Das Grundmotiv blieb stets unverändert: zweigleisige Hauptbahn, von der in Klaustal Hbf eine weitere zweigleisige Strecke abzweigt! Der Hbf Klaustal verfügt ohne die Abstellgruppen über 9 Bahnhofsgleise und ein kleines Bw. Er ist aber auch Ausgangspunkt einer eingleisigen Nebenbahn über Neuwies ins Gebirge nach Kurort Eichburg. Für die Hauptstrecken wurde das Endschleifenprinzip gewählt. Die eine liegt völlig unter dem Berg. Die anderen beiden sind verschlungen angebracht und teilweise sichtbar. An den letzteren ist der unter dem Berg befindliche Abstellbahnhof Bergfrieden angeschlossen. Nach einiger Zeit zeigte sich aber, daß die eine Endschleife überlastet war und Anlaß zu Störungen gab. Daher wurde eine weitere zweigleisige Ringstrecke gebaut, die in den Rangierbahnhof Klaustal Nord mündet. Zusätzlich wurde von hier ein weiteres Gleis in einen benachbarten und verschließbaren Raum geführt. Dort können die Ausstellungsfahrzeuge sicher verwahrt werden. Durch die gewählte Streckenführung kann ein Zug ohne aufwendige Fahrstraßeneinstellungen 145 m Strecke – das entspricht beim Vorbild einer Länge von etwa 12,6 km – auf verschiedenen Gleisen zurücklegen, ehe er zum Ausgangspunkt zurückkehrt. Die Gleise 1 und 2 in Klaustal sind der Bergstrecke zugeordnet. Gleis 1 verfügt über die doppelte Bahnsteiglänge und Weichenverbindungen in der Mitte, weil in der Regel hier die Lokomotiven, ebenso wie in Eichburg, umgesetzt werden. Es besteht aber außerdem die Möglichkeit, die Züge auf und von der Hauptstrecke fahren zu lassen. Auch ab Eichburg wurde die ursprünglich dort endende Strecke weitergeführt, so daß jetzt auch hier das Wenden der Züge möglich ist.
In den letzten Jahren entstand vom Ausstellungsraum her eine Nahverkehrsanlage, so daß von Klaustal Hbf über Neuwies und Eichburg zur Stadtmitte S-Bahnverkehr stattfindet. Hier besteht außerdem Umsteigemöglichkeit zwischen Straßenbahn und U-Bahn. Letztere fährt in einer 8 m langen Vitrine, seitlich aufgeschnitten, unter einem kreuzenden Fluß hindurch, an die Oberfläche bis zum U-Bahnkreuz Messegelände, um anschließend eine Kehranlage zu erreichen.
Auf dieser Anlage wurden bereits verschiedene Varianten des automatischen Betriebes erprobt. Sie führten allerdings bisher noch zu keinem befriedigenden Ergebnis.
Die meterspurige Straßenbahn fährt auf zwei Abschnitten. Der eine beginnt am Bahnhofsplatz Eichburg. Nach einer großen Schleife erreicht die Straßenbahn die Ebene von Eichburg-Siedlung und führt dann wieder zum Ausgangspunkt.
Viel Sorgfalt wendeten die Freunde bei der Gestaltung des Geländes und der Bauwerke auf. Fast immer wurde der Entwurf für letztere an Vorbilder angelehnt. Beim Umsetzen der Breiten- und Längenabmessungen waren jedoch Zugeständnisse unumgänglich. So finden wir in der Umgebung von Klaustal das Fichtelberghaus im Maßstab 1:87. Das Empfangsgebäude des Bahnhofs wurde erst vor kurzem nachgebaut. Das Vorbild steht übrigens in Poprad (ČSSR). Ein Hotelbau entspricht den üblichen Großblockbauten.
Industriemodelle ergänzen die Dekoration. Wegen der meist vorhandenen maßstäblichen Mängel können die Gebäudemodelle jedoch erst dann verwendet werden (siehe auch „me" 12/83, S. 29), wenn sie vorher frisiert worden sind. Hintergrundkulissen stellen einen sinnentsprechenden Abschluß her. Von Klaustal Nord kommend, verbindet eine Stadtautobahn diesen auf der Kulisse zu sehenden Stadtteil mit dem Bahnhof und führt weiter in die eigentliche Stadt, die jenseits der Gleise liegt, aber keinen Platz auf der Anlage fand.
Auf dem Mittelteil der Anlage befindet sich eine große viergleisige Steinbogenbrücke. Dahinter liegt die Sperrmauer des Blausees. Badestrand und Strandcafé bilden ein Naherholungsgebiet. Im Hintergrund der Anlage kreuzt die aus Neuwies kommende Bergstrecke den oberen Teil des Stausees. Die Stahlbogenkonstruktion der Brücke ist ebenfalls nach einem bekannten Vorbild gestaltet. In einem Einschnitt wird schließlich eine Schanzenanlage gekreuzt, und danach überquert die Bahn die Klamm der Blauen Plantsche.
Im Tal verläuft die zweigleisige Schleife der Hauptstrecke, die hinter dem Bahnhof Bergfrieden in einem Tunnel verschwindet. Eine alte Wassermühle ist als Ausflugslokal ausgebaut und bildet einen beliebten Hintergrund für das Fotomotiv der viergleisigen Strecke im Vordergrund. Auf dem oberen Teil des Berges liegt der Kurort Eichburg, mit dem Bahnhof Eichburg-Siedlung, einem Sägewerk und Hotel. Letzteres entstand in Anlehnung an das FIS-Hotel in Strbské Pleso (ČSSR).

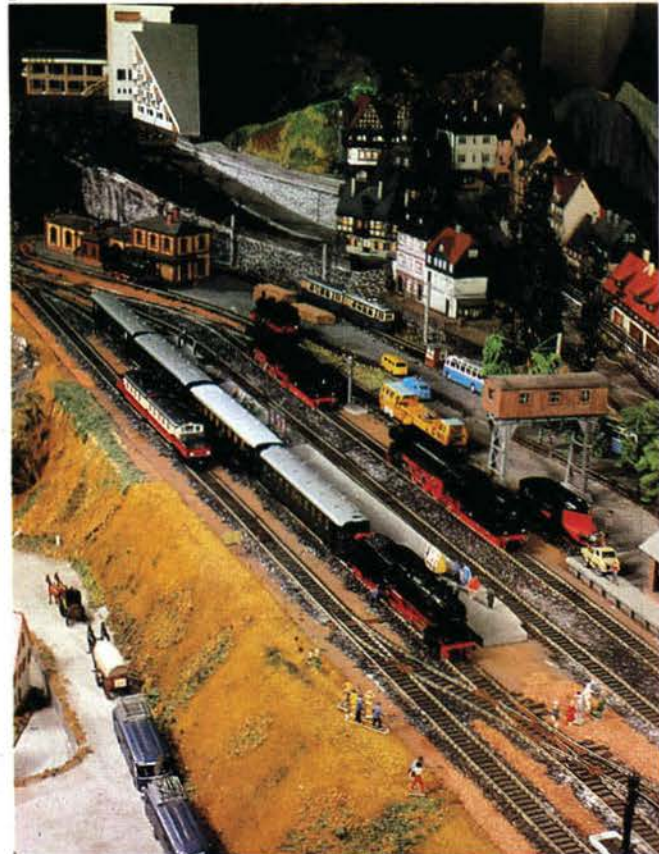
1 Blick auf das am Hauptbahnhof befindliche Bahnbetriebswerk Klaustal. Links im Bild ist die Strecke nach Eichburg zu sehen. Der erste Wagen des in Klaustal einfahrenden historischen Sonderzuges ist entgleist. In wenigen Minuten wird der Hilfszug eintreffen, um das Drehgestell des Eilzuges wieder einzugleisen.

2 Anläßlich der Sonderfahrt wurde in Eichburg auch eine Lokausstellung organisiert. Im Hintergrund das Sporthotel „FIS".

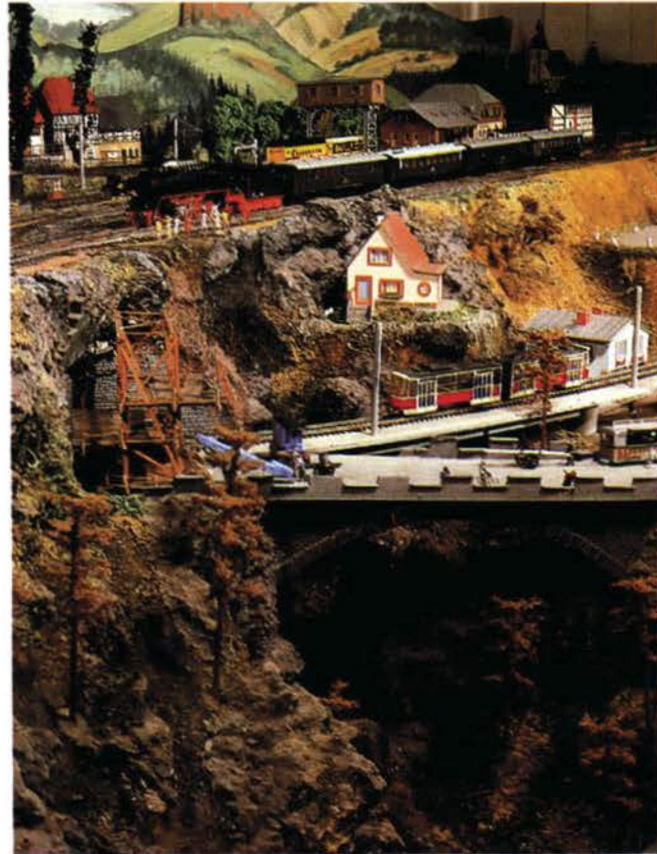
3 Noch einmal einen Blick auf den Bahnhof Eichburg. Vor dem Zug befinden sich zahlreiche Eisenbahnfreunde und fotografieren.
Im Vordergrund ein KT4D-Zug. Er fährt nach Eichburg-Siedlung.

1

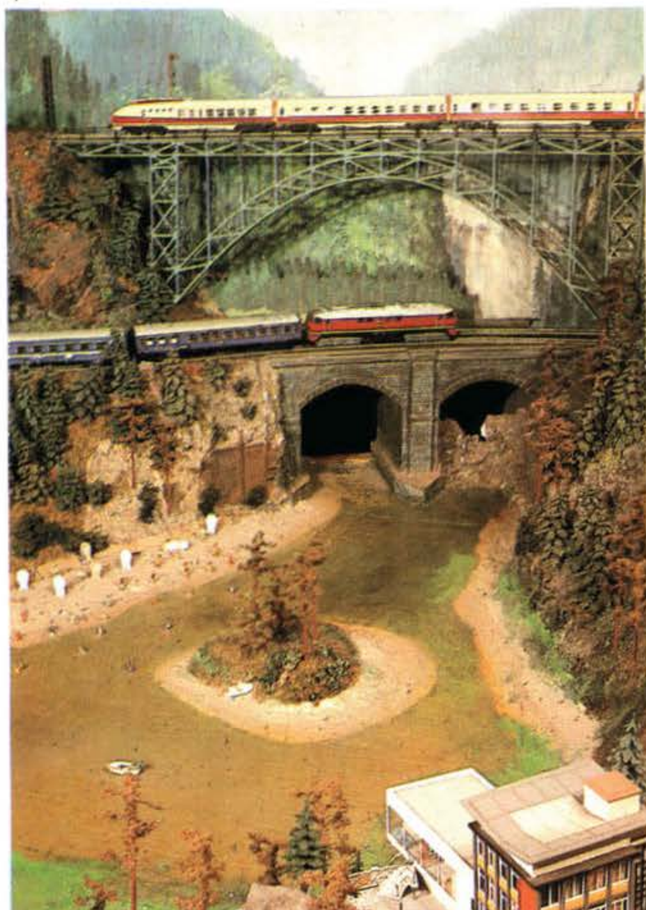
2



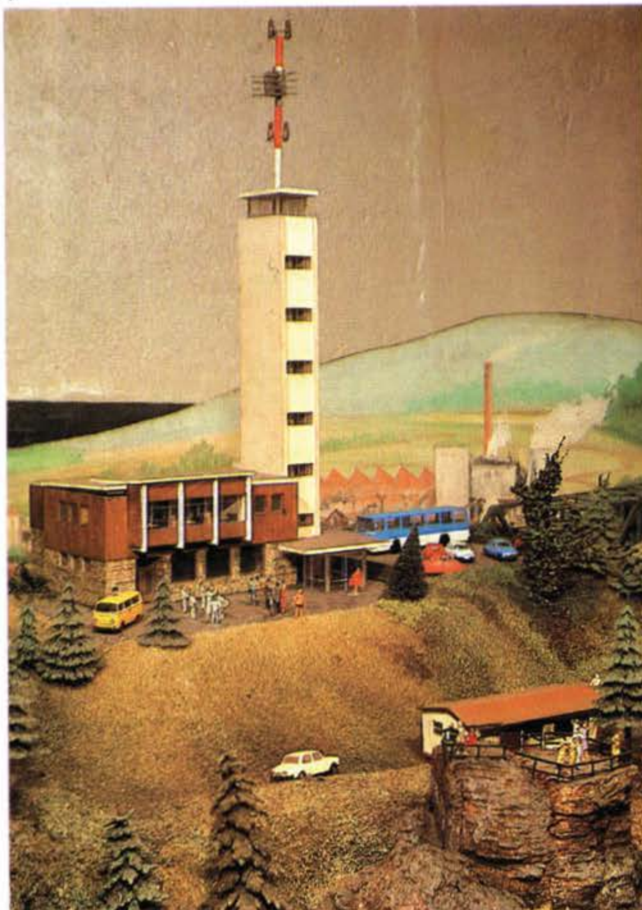
3



4



5



6

PIKO-BR 86 frisiert und verbessert

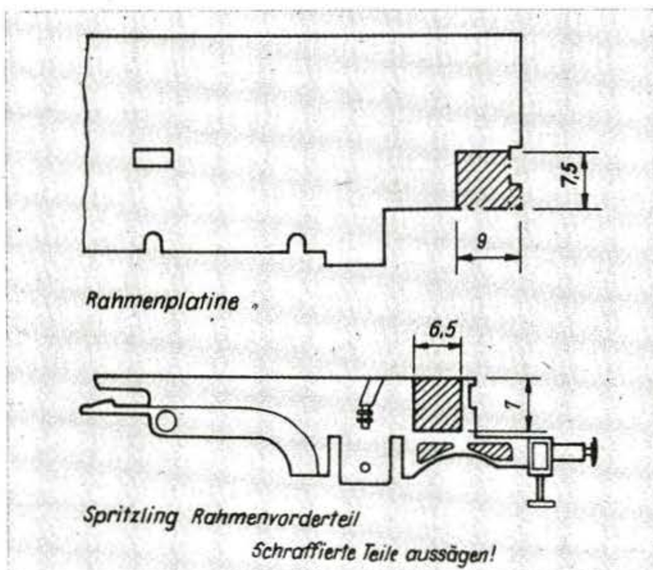
Die an sich sehr gute BR 86 von PIKO läßt sich mit wenig Aufwand noch wesentlich verbessern, wenn ein konkretes Vorbild Pate stand. Ich habe die 86 245 nachgestaltet und dabei folgende Arbeiten ausgeführt:

Gehäuse
– Verlängerung des Lüftungsaufsatzes auf dem Führerhausdach,
– Anbringen von Griffstangen am vorderen Umlauf,
– Verglasung der vorderen seitlichen Führerhausfenster,
– Anbringen von breiten Blechen über den hinteren seitlichen Führerhausfenstern,
– farbliches Absetzen der Fahrwerkbeleuchtung (weiß) und der Verteilerkästen der Lichtleitung (gelb) und
– Ändern der Betriebsnummer.

Rahmen, Fahrwerk
– Durchbruch der angedeuteten Rahmenaussparungen über der vorderen Laufachse,
– Ausschneiden des Rahmens im Rauchkammerbereich, um freien Durchblick unter der Rauchkammer zu schaffen,
– Ändern des vorderen Ballastes,
– Lackierung des Rahmens im sichtbaren Bereich (rot) und Lakkierung der Achsenden und Radnaben (rot),
– Anbringen von Originalkupplungsnachbildungen und Bremsschläuchen (sofern es der Fahrbetrieb erlaubt).

Arbeiten im einzelnen

Wie sehen diese Arbeiten nun im einzelnen aus? Wenden wir uns zunächst dem Gehäuse zu. Der Lüftungsaufsatz ist durch einen neuen aus einer Polystyrolplatte hergestellten ersetzt worden. Anschließend wird das gesamte Führerhausdach schwarz gestrichen oder gespritzt. Die am hinteren Führerhausseitenfenster angedeutete Regenrinne wird entfernt und durch ein etwa 2,5 mm breites und 8 mm langes Stück Karton ersetzt. Letzteres wird ebenfalls schwarz lackiert. Alle anderen Arbeiten am Gehäuse sind an anderer Stelle bereits geschildert und sehr einfach auszuführen. Nun arbeiten wir die bereits angedeuteten Rahmenaussparungen über der vorderen Laufachse heraus. Dazu ist die Lok am besten zu demontieren und der betreffende Spritzling möglichst einzuspannen. Bei diesen Arbeiten ist mit besonderer Vorsicht vorzugehen, da die Tritte an der Pufferbohle sehr leicht abbrechen. Sind die vier Durchbrüche hergestellt, wird gleich noch die Aussparung für den Rauchkammerdurchblick hergestellt (siehe Zeichnung). Dabei bleiben im vorderen Bereich ca. 1,5 mm Material stehen, was zwar nicht vorbildgerecht, aber zur Befestigung des Querträgers notwendig ist. Entsprechend dieser Aussparung sind auch die Rahmenplatinen auszusägen. Da nun das vordere Ballaststück nicht mehr zu verwenden ist (es ebenfalls auszusägen, erschien mir zu mühsam), setzt man drei Stückchen Stangenlötzinn ein, die genau zwischen die Platinen passen. Das untere Stück hat eine Länge von 70 mm, die beiden oberen eine solche von 48 mm. Diese drei Stücke sind so einzubauen, daß das untere Stück auf dem vorderen Querträger und dem roten Plaststück aufliegt, welches über dem zweiten Kuppelradsatz liegt. Die beiden anderen Stücke werden mit Cenusil darübergeklebt. Durch den senkrechten Rahmenverbinder über der zweiten Kuppelachse wird verhindert, daß das untere Stück die Zahnräder behindert. Die restlichen Arbeiten an Rahmen und Fahrwerk verbessern den Gesamteindruck des Modells erheblich. Besonders jedoch gewinnt die 86er durch die Aussparungen im vorderen Bereich.



Text und Zeichnung: R. Brömer, Jena

Die gesamte Gleisanlage bietet zahlreiche Möglichkeiten für einen interessanten Zugverkehr. Während der Vorführungen werden über Mikrofone den Zuschauern die erforderlichen Informationen gegeben. Die umfangreichen Abstellanlagen gestatten das Unterbringen oder Abrufen von Zügen, welche während einer Vorführung nicht dauernd laufen sollen. Auf die Darstellung des Zubringerverkehrs, zumeist sind es Busse, wird großer Wert gelegt. Jeder Streckenteil verfügt in der Regel über drei Blockabschnitte, deren Betriebszustand an den Fahrständen überwacht wird. Da neben der Anlage nur ein schmaler Raum für die Zuschauer vorhanden ist, wurden die Stellwerke und Fahrstände an den Kopfenden des Raumes in hochgelegten sowie verglasten Kabinen untergebracht. Davon werden Bergstrecke und Nahverkehr von einem eigenen Stellwerk aus betrieben. Letzteres ist mit dem Befehlsstellwerk durch Wechselsprechanlage verbunden und mit den üblichen Sicherungsanlagen für eingleisige Strecken ausgerüstet. Um eine sichere Vorführung der Anlage zu garantieren, sind mindestens sechs Modellbahnfreunde erforderlich. Im Klubbetrieb reichen auch zwei Personen.
Die Fahrstromversorgung wird durch eine eigene Zentrale gewährleistet. Hier können zur Ortung von Störungen auch Meßgeräte eingeschaltet werden. Die Geschwindigkeitsregelung der Züge erfolgt elektronisch. An exponierten Stellen sind automatische und signalabhängige Brems- und Anfahrstrekken vorgesehen. Alle Blockschaltungen werden in Baugruppen zusammengefaßt. Sie können bei einer eventuellen Störung rasch ersetzt werden.
Die Freunde der AG „Max Maria v. Weber", heute 62 an der Zahl, wollen noch zahlreiche neue Ideen auf ihren Anlagen umsetzen. Auf bisher 42 Ausstellungen in eigenen Räumen konnten rund 150 000 Besucher gezählt werden. Weitere 230 000 wurden während der auswärtigen Ausstellungen registriert, wo die AG 3/9 Exponate zeigte. In drei Jahren feiern die Modellbahnfreunde das 40jährige Bestehen ihrer Arbeitsgemeinschaft. Sie wissen, daß sie selbst gesetzte Maßstäbe und einen guten Namen zu verteidigen haben. Am 8. und 9., 15. und 16., 22. und 23. sowie 29. und 30. September kann diese Anlange jeweils von 10.00 bis 18.00 Uhr im Klubraum der AG 3/9 – er befindet sich im Bahnhof Dresden-Neustadt – besichtigt werden.

4 Blick auf den Mittelteil der Anlage mit der Blausee-Talsperre, Badestrand und einem Urlaubercafé. Dahinter rollt ein Sonderzug, bestehend aus Schnellzugwagen der MÁV, aus Richtung Klaustal Nord kommend, in Richtung Bergfrieden.
Der SVT überquert gerade die Hungsteuer Brücke.

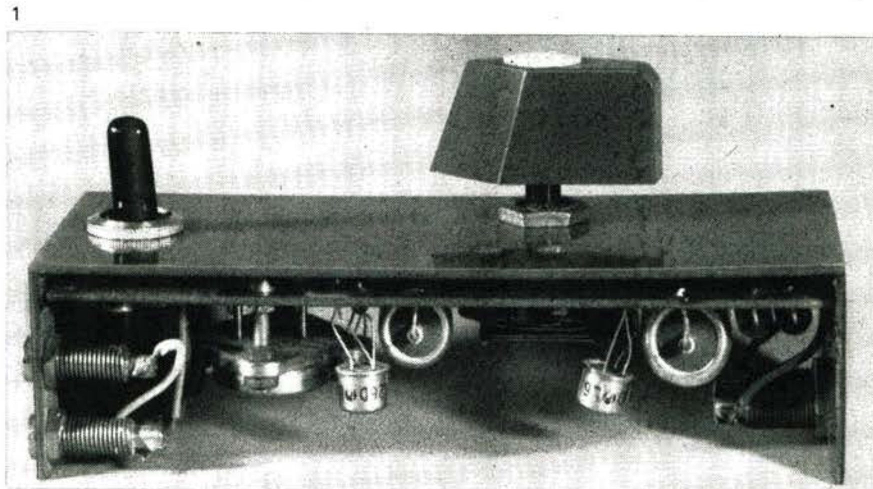
5 Blick auf das Fichtelberghaus. Es liegt – wie auch das Freibad – inmitten der Kehrschleife der Strecke Klaustal – Eichburg.

6 Das Empfangsgebäude von Poprad (ČSSR) wurde 1983 im Maßstab 1:87 nachgebaut. Auf der Anlage gehört es jetzt zum Bahnhof Klaustal.
Die Gleise 1 bis 3 (Urlaubersonderzug mit MÁV-Garnitur) sind der eingleisigen Strecke nach Eichburg zugeordnet. Der SVT steht abfahrbereit in Richtung Klaustal-Nord. Der Güterzug befindet sich auf Gleis 6. Das Gleis 8 ist gesperrt; hier werden gerade Stopfarbeiten durchgeführt.

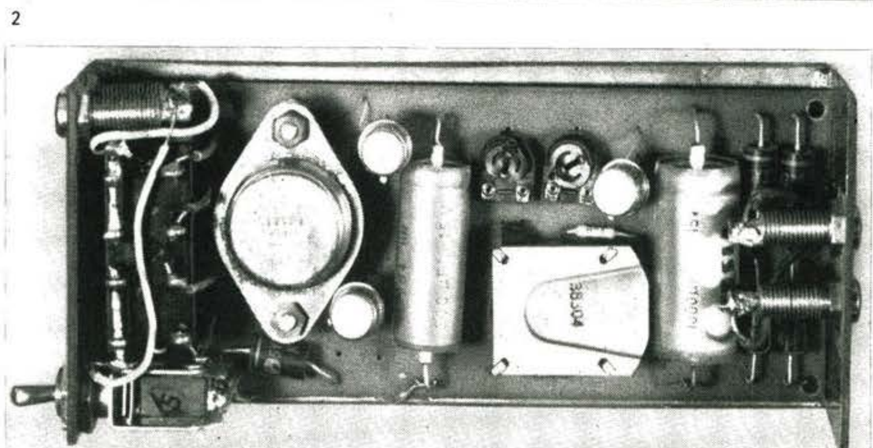
Fotos: H.-W. Pohl, Berlin

Dipl.-Ing. Werner Hammer (DMV), Thyrow

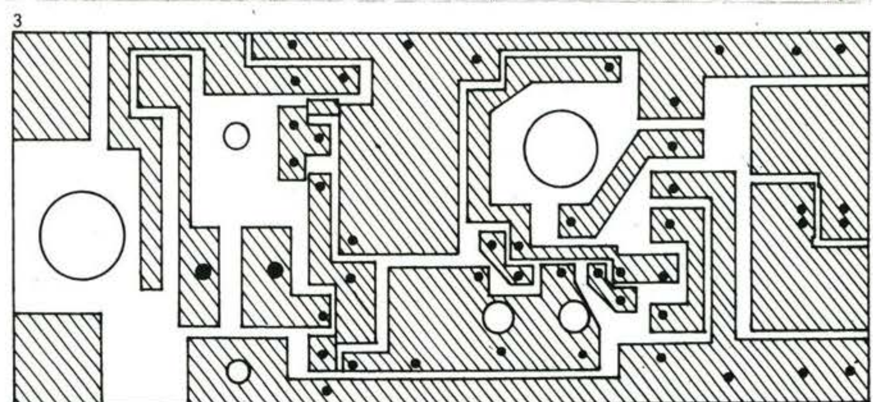
1



2



3



Ein Fahrspannungsregler

Der hier vorgestellte Transistorfahrspannungsregler reagiert auf ein sprunghaftes Verstellen des Fahrreglers mit einer langsamen Änderung der Ausgangsspannung (Fahrspannung), während sich diese bei handelsüblichen Netztransformatoren oder Reglern durch das Betätigen des Fahrreglers direkt ändert. Er ermöglicht damit ein vorbildgerechtes Anfahren und Bremsen der Modellbahntriebfahrzeuge, da ihre Geschwindigkeitsänderung nur allmählich erfolgt.
Man stellt am Fahrregler die entsprechende Sollgeschwindigkeit ein, und das Triebfahrzeug beschleunigt bis zur gewählten Geschwindigkeit. Beim Anhalten wird der Fahrregler auf Null geschaltet, und das Triebfahrzeug „bremst" langsam ab, die Fahrspannung nimmt also langsam ab. Auf eine sprunghafte Veränderung des Fahrreglers reagiert die Fahrspannung so, daß die Geschwindigkeitsänderung der Triebfahrzeuge nur sehr langsam erfolgt.
Erreicht wird dieses Verhalten mit Hilfe eines RC-Netzwerkes. Durch ein Auskoppeln über die Dioden D 5 und D 6 ist ein getrenntes Einstellen der Beschleunigungs- bzw. Verzögerungswerte möglich. Mit dem Einstellregler R 4 wird die Ladezeitkonstante für den Beschleunigungsvorgang und mit dem Einstellregler R 5 die Ladezeitkonstante für den Bremsvorgang festgelegt. Die entsprechenden Werte für R 4 und R 5 kann man sehr schnell durch einen Versuch ermitteln. Über den Regler R 1 wird die gewünschte Endgeschwindigkeit eingestellt. Der Transistor T 4 und die Widerstände R 6, R 7 und R 8 bilden eine Strombegrenzungsschaltung, wodurch in Abhängigkeit vom entnommenen Strom die Basisspannung vom Transistor T 2 auf das 0-Potential gebracht wird und somit der Transistor T 3 schließt. Dadurch ist T 3 vor einer Überlastung geschützt, und bei Beseitigung des Überstroms (also bei Kurzschluß) öffnet er wieder. Die entsprechende Strombegrenzung wird durch R 7 vorgegeben.
Der Transistor T 3 ist ein Siliziumleistungstransistor vom Typ KU 605. Er erfordert kein Kühlblech, ist jedoch relativ teuer. Es können auch Transistoren geringerer Leistung (z. B. KU 611) verwendet werden, wenn sie auf ein Kühlblech montiert werden.
Zur Fahrtrichtungsänderung wird ein doppelpoliger Umschalter benutzt.
Die Schaltung kann mit etwa 12 bis 18 V Wechselspannung oder Gleichspannung betrieben werden. Für letztere sind die Dioden D 1 bis D 4 nicht notwendig.

1 Fahrspannungsregler in ein Gehäuse eingebaut, mit abgenommenen Seitenwänden.

2 Ansicht von unten. Sehr gut ist die Anordnung der Bauelemente zu erkennen.

3 Vorschlag für eine Leiterplatte im Maßstab 1:1.

4 Schaltplan des Reglers.

Fotos: E.-P. Dargel, Berlin
Zeichnungen: Verfasser

Eine Möglichkeit für den Aufbau des Reglers ist eine Leiterplatte (Abb. 3). Dabei werden das Potentiometer und der Fahrtrichtungsschalter S 1 gleich mit berücksichtigt. Ein Gestaltungsvorschlag für den Gesamtaufbau des Reglers mit dieser Leiterplatte ist auf Abb. 1 zu sehen.

Dr. Jochen Hecht, Berlin

Archivgut – Benutzung und Nachweis

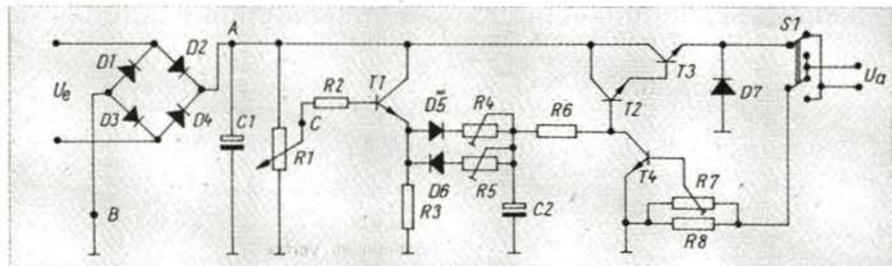
Im Heft 4/84 unserer Zeitschrift erschien ein Beitrag über die Bedeutung des Archivguts als Quelle zur Erforschung der Eisenbahngeschichte. Die nachstehenden Ausführungen enthalten wichtige Hinweise über die Benutzungsmöglichkeiten und Richtlinien für einen exakten Quellennachweis.

Das Archivgut der DR gehört zum Staatlichen Archivfonds der DDR. Dieser wiederum bildet die Grundlage für den Aufbau und die Entwicklung einer einheitlichen Archivorganisation. Durch die geltenden Rechtsvorschriften genießt der Staatliche Archivfonds den Schutz des sozialistischen Staates. Er ist vor allem unveräußerlich und grundsätzlich unteilbar. Darauf aufbauend, entstanden die Grundsätze für die Benutzungsbestimmungen. Sie sind darauf gerichtet, die umfassende Auswertung des Archivguts zum Nutzen der gesamten Gesellschaft zu sichern. Im Vordergrund stehen dabei die Anforderungen der Organe, Kombinate, Betriebe und Dienststellen, der marxistisch-leninistischen Geschichtswissenschaft in allen ihren Zweigen sowie die aktuelle technisch-ökonomische Nutzung.

Die wichtigsten Formen der Benutzung sind die schriftliche Antwort des jeweiligen Archivs auf eine Anfrage des Benutzers (Recherche), das Studium von Archivunterlagen im zuständigen Archiv (Direktbenutzung) bzw. außerhalb des zuständigen Archivs im Rahmen der Fernleihe. Für die Archive der DR wurden durch eine innerdienstliche Verfügung die Benutzungsbestimmungen und -möglichkeiten auf der Grundlage der geltenden Rechtsvorschriften einheitlich gestaltet und konkretisiert. Dabei gilt grundsätzlich, daß Bürger der DDR, die nicht dem Organ, Kombinat, Betrieb bzw. der Dienststelle angehören, zu dem das betreffende Archiv gehört, eine schriftliche Bestätigung der Schule, der Einrichtung bzw. der gesellschaftlichen Organisation vorlegen, in deren Auftrag die Benutzung erfolgen soll. Sie haben außerdem vor der Benutzung einen Antrag auszufüllen, der vom Leiter des Organs, Kombinats usw. geprüft und bestätigt wird.
Ein Archiv ist auch berechtigt, unter bestimmten Umständen die Benutzung zu verweigern. Hauptsächlich gilt das, wenn die Sicherung gesellschaftlicher, staatlicher oder persönlicher Interessen dies erfordert oder wenn das betreffende Archivgut vorrangig für staatliche oder betriebliche Aufgaben benötigt wird. Weiterhin kann die Einsichtnahme versagt werden, wenn der Bearbeitungs- und Erhaltungszustand des Schriftgutes eine Benutzung nicht zuläßt. Das trifft auch zu, wenn zum jeweiligen Thema ausreichende archivalische oder andere Quellen veröffentlicht sind oder wenn die Ermittlung und Herbeischaffung des Archivguts einen ungerechtfertigten Aufwand erfordert. Die Archive der DR stellen dem Nutzer grundsätzlich kostenlos ihre Bestände zur Verfügung und übernehmen die Benutzerbetreuung und -beratung. Deshalb wird selbst von den Nutzern erwartet, daß sie die Bestimmungen der Archive einhalten. Die wichtigsten sind:
– Jede vorgelegte Akte bzw. sonstige schriftliche Unterlage (Zeichnungen, Karten usw.) müssen sorgfältig behandelt werden; jede Veränderung der Ordnung, das Entnehmen oder Ausschneiden sind untersagt.
– Jeder Benutzer, der Archivgut zur Anfertigung einer Arbeit oder für eine Veröffentlichung benutzt, hat dem betreffenden Archiv unaufgefordert und kostenlos eine Ausfertigung seiner Ausarbeitung zu übergeben. Wenn mehrere Archive des Verkehrswesens benutzt wurden, erhält nur das Zentrale Verwaltungsarchiv des Verkehrswesens ein Exemplar.
Bei Nichteinhaltung dieser Grundsätze, bei falschen oder irreführenden Angaben der Benutzer sind die Archive verpflichtet, eine erteilte Benutzungserlaubnis zu entziehen und gefertigte Abschriften, Auszüge oder Notizen einzuziehen. Um solche einschneidenden Maßnahmen zu vermeiden, sollte deshalb jeder Nutzer bei allen auftretenden Fragen der Benutzung die Mitarbeiter in den Archiven zu Rate ziehen. Dann ist unter Berücksichtigung aller bestehenden Festlegungen eine optimale Nutzung des Archivguts möglich.
Eine weitere Forderung der Archive, aber auch eine wissenschaftliche Notwendigkeit besteht darin, daß in den von den Nutzern geschriebenen Arbeiten ein Nachweis der benutzten Quellen enthalten sein muß. Der Umfang des Quellennachweises und seine Gestaltung richtet sich natürlich nach Art und Umfang der betreffenden Arbeit. Er wird in Dissertationen und Hochschularbeiten umfassender sein, als in betriebsgeschichtlichen Arbeiten oder populärwissenschaftlichen Veröffentlichungen. Grundsätzlich gilt aber, daß in jeder Arbeit, die Anspruch auf wissenschaftliche Redlichkeit und Exaktheit

Fortsetzung auf Seite 32

4



Bauelemente	
R 1 Poti 25 kΩ	lin
R 2, R 7	100 Ω
R 3	1 kΩ
R 4, R 5	Einstellregler 5 kΩ lin
R 6	1,2 kΩ
R 8	1 Ω/SW
C 1	1000 µF/25 V
C 2	500 µF/25 V
D 1, 2, 3, 4, 7	SY 320/0 oder anderer 1 A-Typ
D 5, 6	SAY 12 o. ä.
T 1, 2, 4	SF 126 d o. ä.
T 3	KU 605

Für jede Lokomotive kann man ein eigenes Fahrverhalten erzielen, wenn sie mit dieser Grundschaltung ausgerüstet wird, was aber wahrscheinlich nur bei größeren Nenngrößen realisierbar ist. Dabei wird die Betriebsspannung (Punkt A und B) über die Schiene zugeführt. Die Steuerspannung (Punkt C) könnte bei Elloks über die Fahrleitung oder über die Schienen als überlagerte Wechselspannung die Triebfahrzeuge erreichen, wo diese dann entsprechend ausgekoppelt werden müßte. Wenn jedes Triebfahrzeug für die Steuerspannung eine andere Frequenz erhält, kann es jeweils individuell „gefahren" werden, und mit den Einstellreglern R 5 und R 6 kann jede Lok bzw. jeder Zug ein eigenes Fahrverhalten erhalten. Für die Fahrtrichtungsänderung muß noch ein Relais eingebaut werden, das aber auch mit Hilfe einer überlagerten Wechselspannung steuerbar ist.

erhebt, die im Text enthaltenen Zitate, sinngemäß übernommenen Gedanken, Erkenntnisse, Einschätzungen sowie Aussagen über Tatsachen als Belege nachgewiesen werden müssen. So sollten beispielsweise in Arbeiten zur Geschichte der Eisenbahnen insbesondere die Herkunft von Leistungszusammenstellungen, statistische Angaben über Transportmittel und -leistungen, Streckenabgaben, historische Daten der Eröffnung und Schließung von Eisenbahnstrecken u. ä. durch Angabe der benutzten Quelle nachgewiesen werden. Sonst wird die Überprüfbarkeit der vorgegebenen Daten erschwert und ist unter Umständen unmöglich.

Ein Quellennachweis soll aber nur das tatsächlich Notwendige enthalten. Ein darüber hinaus aufgeblähtes Belegsystem zeugt nicht von der Akribie des Verfassers, sondern verrät häufig nur die Unsicherheit in der Anwendung der wissenschaftlich-technischen Verfahrensweise. Die Einordnung der Anmerkungen und Belege in eine Arbeit kann verschieden sein. Sie können auf der jeweiligen Seite, fortlaufend numeriert, als Fußnote angebracht oder fortlaufend numeriert, in Form eines Zitatenkatalogs im wissenschaftlichen Anhang angefügt werden. Die Form der Quellenangaben kann u. a. folgendermaßen erfolgen:

1. Angabe aus veröffentlichten Büchern
Verfasser (Familien- und Vorname), Sachtitel, Auflage (nur bei mehreren Auflagen), Erscheinungsort und -jahr, Seitenangabe;
2. Angabe aus Zeitungen und Zeitschriften (Periodika)
Verfasser, Sachtitel des Artikels, Bezeichnung der Zeitung, Nummer, Jahrgang oder Erscheinungsdatum, Seitenangabe;
3. Angabe aus archivalischen Quellen
Art der Quelle (Schreiben, Verfügung, Statistik usw.), Angabe des Archivs, Bestandsbezeichnung, Nummer der Signatur, Blattangabe (wenn möglich), z. B. Verfügung des Präsidenten der Rbd Dresden vom 15. April 1948 betr. Lokeinsatz, Archiv der Rbd Dresden, Bestand Rbd Dresden, Signatur 780, Blatt 21.

Bei den Quellenangaben, die in eisenbahngeschichtlichen Arbeiten enthalten sind, wird der Begriff „Quelle" oft mißbräuchlich verwendet. So findet man als Quellenangaben oft solche Bezeichnungen wie „Quelle: Sammlung Müller". Dabei wird aber nicht die Quelle ordnungsgemäß genannt, sondern nur deren Standort. Die Quelle ist also nicht die Sammlung eines Autors, sondern die Akte, das Buch, das Einzelschriftstück aus der die Sammlung zusammengestellt wurde. Wie dabei verfahren werden soll, zeigt folgendes Beispiel: Verfügung vom 20. Juni 1956 der Verwaltung Reiseverkehr betr. Durchführung von Sonderfahrten, Amtsblatt der Rbd Dresden, Nr. 6/1956, S. 4. in: Sammlung Müller.

Nur auf diese Weise ist es möglich, die vage Angabe „Quelle Müller" durch einen wissenschaftlich exakten Nachweis zu ersetzen. Besonders in Veröffentlichungen, die über Verlagseinrichtungen betreut werden, müßten Gutachter, Redakteure und Lektoren stärker auf eine exaktere Quellenangabe achten.

Bei geschichtlichen Arbeiten ist besonders sorgfältig auch die Übernahme von wörtlichen Zitaten auch archivalischen oder anderen Quellen nachzuweisen. Zitate sind wortgetreue Textübernahmen aus den benutzten Quellen. Das gilt aber ebenso für die Übernahme von statistischen Angaben jeglicher Art. Zitate sollten grundsätzlich aus erster Hand, d. h. aus der Originalquelle genommen werden. Ansonsten besteht die Gefahr der Übernahme von Fehlern und Ungenauigkeiten, Ausnahmen können dann gemacht werden, wenn die Originalquelle nicht zugänglich ist. Oft ist es auch aus Gründen der Lesbarkeit nicht zweckmäßig, ständig Originalquellen zu zitieren, sondern deren Aussage sinngemäß mit eigenen Worten wiederzugeben. Diese sinngemäßen Übernahmen sind grundsätzlich wie die Zitate ihrer Herkunft nach eindeutig zu belegen, um dem Vorwurf des Plagiats zu entgehen.

Es ist zweckmäßig, wenn am Schluß einer Arbeit alle benutzten Quellen angeführt werden. Das Quellen- oder Literaturverzeichnis ist möglichst sachlich zu ordnen, wobei folgendes Schema benutzt werden kann:

I. Quellen

1. Ungedruckte Quellen
a) Urkunden
b) Akten
c) Tagebücher, Berichte usw.

2. Gedruckte Quellen
a) Quellenpublikationen
b) amtliche Veröffentlichungen
c) Broschüren
d) Zeitungen und Zeitschriften
e) Memoiren, Erinnerungen

II. Darstellungen

1. Allgemeine Darstellungen
2. Spezielle Darstellungen.

Erfahrungsgemäß kennt nicht jeder Nutzer von archivalischen oder anderen Quellen die Methodik ihres wissenschaftlichen Nachweises. Bei auftretenden Unklarheiten sollte sich deshalb niemand scheuen, sich von den Mitarbeitern in Archiven, Verlagen oder Bibliotheken in diesen Fragen beraten zu lassen. Der Wert einer Arbeit, zu der archivalische oder andere Quellen benutzt wurden, erhöht sich auch, wenn diese eindeutig, exakt und vollständig genannt und richtig zitiert worden sind. Dadurch wird nicht die Lesbarkeit erschwert, sondern das Interesse der Leser erhöht. Dadurch angeregt, entsteht dann auch vielfach der Wunsch, eigene Nachforschungen zu betreiben.

Sonderfahrten

Bezirksvorstand Berlin
Am 13. Oktober 1984 DMV-Sonderfahrt von Bln-Lichtenberg nach Freital-Hainsberg mit Lok 218 031 und Städteexpreßzugwagen und weiter von Freital-Hainsberg nach Kurort Kipsdorf mit BR 99^7 und Wagen der Gattung KB4. Abfahrt Bln-Lichtenberg 6.24 Uhr, Ankunft Bln-Lichtenberg ca. 21.00 Uhr. Teilnehmerpreis: 48,– M, einschließlich Programmheft und Mittagessen. Ermäßigungen sind ausgeschlossen. Freifahrscheine sind nicht gültig. Teilnahme von Kindern nur in Begleitung der Eltern. Verpflegung und Getränke im Zug gegen Bezahlung (Speisewagen). Anmeldungen **nur** mittels Postanweisung bis zum 15. September 1984 an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Berlin, 1054 Berlin, Wilhelm-Pieck-Straße 142.
Die Teilnehmerkarten werden bis Ende September 1984 per Post zugeschickt. Reklamationen über nicht erhaltene Teilnehmerkarten bzw. unvollständige Zusendung sind bis zum 5. Oktober 1984 schriftlich an Bestelladresse oder vor Fahrtantritt dem Fahrtleiter bekanntzugeben. Spätere Reklamationen werden nicht anerkannt.
Ausländische Interessenten haben die Möglichkeit über das Reisebüro der DDR, Generaldirektion, an der Fahrt teilzunehmen.

Bezirksvorstand Cottbus
Am 6. Oktober 1984 DMV-Sonderfahrt zum 100jährigen Jubiläum der Eisenbahnstrecke Dresden-Klotzsche – Königsbrück mit Lok 95 1027 und BR 52 (alt) Fahrstrecke: Senftenberg – Kamenz – Arnsdorf – Dresden-Klotzsche – Königsbrück – Senftenberg mit Verkehrshalten in Hohenbocka. Senftenberg ab ca. 9.25 Uhr, Senftenberg an ca. 17.50 Uhr. Teilnehmerpreis: 23,– M (Erwachsene), 14,– M (Kinder bis 10 Jahre). Freifahrscheine haben keine Gültigkeit. Teilnahmemeldungen durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung bis 10. September 1984 an: Siegfried Neumann, 8800 Zittau, Heinrich-Heine-Platz 17.
Im Fahrpreis enthalten sind: Programmheft und Fotoerlaubnis. Getränke und Souvenirverkauf im Zug. Für ausländische Interessenten bietet VEB Reisebüro der DDR Teilnehmerkarten an.

Bezirksvorstand Schwerin
Am 23. September 1984 finden folgende DMV-Sonderfahrten zum 100. Jubiläum der Gnoien-Teterower Eisenbahn statt:
1. Schwerin – Teterow (mit Anschluß nach Gnoien) und zurück mit Lok 64 007. Schwerin ab: 8.30 Uhr, Schwerin an: 17.00 Uhr. Teilnehmerpreise (Erwachsene/DMV-Mitglieder und Kinder) ab Schwerin: 20,–/18,– M; ab Bad Kleinen: 18,–/16,– M; ab Bützow: 12,–/10,– M; ab Güstrow: 10,–/8,– M. Anschlußkarte Teterow – Gnoien und zurück, einschließlich Mittagessen, je Person: 9,– M. Vorbestellungen bis 15. September 1984 (Posteingang) durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung mit genauen Angaben der Personen und des Zusteigebahnhofs an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, AG 8/9, Gruppe Schwerin, 2750 Schwerin, Wismarsche Str. 180. Versand ab 12. September.
2. Historische Züge mit Lok d. BR89 von Gnoien (ab: 9.45 und 14.20 Uhr) nach Teterow und zurück (ab: 11.20 und 16.10 Uhr) Kartenvorbestellungen sind zu richten an: Bahnhof Teterow oder Gnoien. Preis ca. 4,– M. Verkauf am Veranstaltungstag am Sonderschalter. Versorgung der Teilnehmer in Gnoien wird gesichert.

Bezirksvorstand Erfurt
Anläßlich des 100jährigen Bestehens der Strecke Plaue – Ritschenhausen und des Brandleitetunnels finden folgende Veranstaltungen statt:
- vom 8. bis 16. 9. 1984 Lokausstellung in Suhl
- Bespannung der Züge 9013/9022 mit BR 41 vom 8. bis 16. 9. 1984
- am 15. 9. 1984 Festfahrt:
  1. Erfurt – Suhl (44 1093 und 95 1027)
  2. Meiningen – Suhl (94 1292), Fahrkartenverkauf am Zug!
- am 16. 9. 1984 Herbstsonderfahrt des BV Erfurt Arnstadt – Meiningen – Arnstadt. vsl. Abfahrt/Ankunft ab/an Arnstadt: 9.10 Uhr/18.30 Uhr. Fahrpreis: 12,– Mark, Schülermitglieder 7,– Mark. Fahrkartenbestellungen nur per Postanweisung bis zum 3. 9. 1984 an DMV AG 4/70 Jena, 6902 Jena-Lobeda, Wilhelm-Pieck-Straße 32.

AG 3/93 – Oschatz
Zum Jubiläum „1000 Jahre Stadt Mügeln – 100 Jahre Mügelner Schmalspurnetz" findet in Mügeln ein Volks- und Heimatfest statt. In diesem Rahmen werden vom 28. September bis 1. Oktober 1984 Traditionsfahrten auf der Strecke Mügeln – Kemmlitz nach folgendem Fahrplan organisiert:
Mügeln ab/Kemmlitz an:
8.37/9.13 Uhr, 14.40/15.25 Uhr, 18.30/19.04 Uhr.
Kemmlitz ab/Mügeln an:
11.15/12.03 Uhr,
17.15/18.03 Uhr,
20.00/20.30 Uhr.
Fahrkartenreservierung (in der Reihenfolge des Posteinganges) durch *Postanweisung* an das Org.-Büro beim Rat der Stadt Mügeln, 7263 Mügeln. Fahrpreis: Erwachsene 5,– M, Kinder bis 10 Jahre, Rentner u. Schwerbeschädigte 2,– M für Hin- und Rückfahrt. Historische Kleidung der Teilnehmer erwünscht!
Vom 29. September bis 7. Oktober 1984 Modellbahn-Ausstellung der AG 3/93 im Kulturraum des VEB Molkerei Mügeln. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15–19 Uhr, Samstag und Sonntag 10–18 Uhr.

AG 6/38 – 4020 Halle
Am 13. Oktober 1984 Straßenbahnsonderfahrt mit historischen Fahrzeugen von Halle nach Bad Dürrenberg und zurück. Fotohalte sind vorgesehen. Abfahrt in Halle: 10.00 Uhr, Ankunft in Halle ca. 17.30 Uhr. Fahrpreis: 8,80 M; DMV-Mitglieder 5,90 M. Teilnahmemeldungen nur per Postanweisung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages bis zum 15. September 1984 an: Egbert Kluge, 4020 Halle, Alter Markt 4. Fahrplan wird mit Fahrkarte zugesandt. Mittagessen in Bad Dürrenberg möglich.

Modellbahn-Ausstellungen

AG 4/68 – Gera-Rubitz
Am 12. August 1984 von 14 bis 18 Uhr kleine Modellbahn-Ausstellung in der Turnhalle Gera-Rubitz.

AG 4/18 – Eisenberg
Vom 10. bis 14. Oktober 1984 Modellbahn-Ausstellung im FDGB-Haus „Steinweg". Öffnungszeiten: 10. bis 12. Oktober 14 bis 18 Uhr, 13. und 14. Oktober 10 bis 18 Uhr. Täglich Film- und Diaton-Vorträge.

AG 7/32 – Stendal
Am 15. September 1984 von 10 bis 16 Uhr Tausch von Modellbahnartikeln und philatelistischen Eisenbahnbelegen im Klubhaus „Heinrich Mann", Bahnhofstraße.
Tischbestellungen erbeten gegen Einsendung von 2,– M an: DMV, AG 7/32, 3500 Stendal, Gotenstraße 5.

Tauschmärkte

4732 Bad Frankenhausen (AG 4/32)
Am 27. Oktober 1984 von 9 bis 14 Uhr im Kultursaal, Lindenstraße. Tischbestellungen sind zu richten an: DMV, AG 4/32, 4732 Bad Frankenhausen, Kurstraße 1. Termin: 30. September 1984.

9612 Meerane (AG 3/81)
Am 8. September 1984 von 10 bis 15 Uhr im Kulturhaus „Karl-Liebknecht" Meerane (Aussteller haben ab 9.00 Uhr Zutritt). Gebühr pro Tisch: 1,– M. Tischbestellungen sind zu richten an: Ralf Nagel, 9611 Niederlungwitz, Hauptstraße 58a.

6600 Greiz (AG 4/19)
Am 30. September 1984 von 9 bis 14 Uhr im Kulturhaus „Richard Schiller" des VEB Papierfabrik Greiz. (Aussteller haben ab 8.00 Uhr Zutritt.) Tischbestellungen sind zu richten an: Wolfgang Hopf, 6600 Greiz, Bruno-Bergner-Str. 22, PF 44/88

Mitteilungen des Generalsekretariats

Ab sofort sind alle Veröffentlichungswünsche über beabsichtigte Sonderfahrten, Ausstellungen, Tauschmärkte u. ä. von den Arbeitsgemeinschaften *über die Bezirksvorstände* an das Generalsekretariat zu leiten. Direkt dem Generalsekretariat zugeleitete Angaben werden wieder zurückgesandt.
Diese Regelung ist notwendig, um die Mitwirkung und Unterstützung der Bezirksvorstände bei diesen Veranstaltungen sicherzustellen.
Helmut Reinert,
Generalsekretär

modell eisenbahner forum

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Suche
„Der Modelleisenbahner"
Jahrg. 1–26, auch einzelne, komplette Jahrgänge.

H. Bütow
1554 Ketzin
Am Fährberg 2

Biete **BR 80 TT**, 35,– M.
Suche **„Der Modelleisenbahner"** 1/73 b. 9/74, 1/76 b. 12/77, **Dampflok-Archiv 3, Reisezugwagen-Archiv.**

Hahn, 1156 Berlin
Karl-Lade-Straße 51

Biete **„Reisen mit der Dampfbahn"**.
Suche **„Schiene, Dampf u. Kamera"**.
Nur Tausch!
M. Geißler, 7300 Döbeln
Waldheimer Straße 18

Verkaufe sehr gut erhaltene und funktionstüchtige **TT-Modellbahn** für 500,– M.
Zuschriften an:
R. Noack, 7531 Ressen, Nr. 28

Biete **BR 35 TT**, 56,– M.
Suche **BR 110 TT**, nur im Tausch.
L. Wilhelms
9003 Karl-Marx-Stadt
Limbacher Straße 11

Verkaufe **Anlage Zeuke, Sp. 0,** 350,– M.
Zuschriften an:
D. Schmidt, 1301 Lichterfelde
Kurze Straße 6

Biete **„Rübelandbahn"**, 16,– M, **„Spreewaldbahn"**, 8,– M, **„Franzburger Kreisbahnen"**, 13,– M, **Regeltrafo** Wechselstr., 30,– M, div. Jahrg. **„Modelleisenbahner"**; Suche **„Rügensche-Kleinbahnen"**, **„Über den Rennsteig"**, **„H0-Straßenfahrzeuge, $H0_m$-Material, „Modelleisenbahner"** bis Jahrg. 1969.
Mann, 6500 Gera, Haeckelstraße 3

Biete **„Windbergbahn"** u. **„Steilrampen über den Thür. Wald"**.
Suche **„Rübelandbahn"** und **„Über den Rennsteig zwischen Sonneberg und Probstzella"**.
Nur Tausch, zahle Wertausgleich.

D. Hohlfeld
6309 Großbreitenbach
Straße der Freundschaft 15
Fach 25/030

Biete **H0 BR 42, 50, 64, Dampflok-Archiv** Bd. 1 u. 4 (neuw.), **„Bahnland DDR"**, **„Windbergbahn"**.
Suche **$H0_m$ BR 99, Güter- und Rollwagen** (ehem. HERR).

W. Haenelt
7580 Weißwasser
Straße der Befreiung 110

Verkaufe **Modell-Eisenbahnanl. Nenngr. N**, 0,90 m × 1,80 m, 850,– M.
J. Meyer, 9309 Königswalde
August-Bebel-Straße 20

Verk. **Mod.-Bahn (N)**, 165 cm × 85 cm, u. Anbauplatte, 85 cm × 85 cm, viel Zubeh. (26 m. Gleisl.), 3400,– M.
Schneider, 8505 Neukirch
Oststraße 34

Biete **„Die Überschienung der Alpen"**, 19,– M; **Umzeichnungsplan 1925 der DRG**, Band I und II, 24,– M; **Motorjahrbuch** 1977, 15,– M.
Suche **Dampflok-Archiv**, Band II und III, **Dampflokomotiven TT** (Eigenbau), **BR 86, Gehäuse BR 35, 81.**
Tausche **Eisenbahnkalender** 1983 gegen 1982.

Klaus Rüdel, 9276 Rödlitz
Obere Dorfstraße 19

Verkaufe 100 ältere **„ESPEWE"-Modelle** und 12 **„Wiking"-Modelle**, nur zusammen für 500,– M.
Suche **„Der Modelleisenbahner"**
Jahrgang 1952/53/54.

R. Schuster, 8122 Radebeul
Makarenkostraße 6

Biete **Eisenbahnjahrb.** 1975, 78, **„Eisenb. in d. Fotografie", Schmalspurb.-A., „Selketalbahn", „Leipz.-Dresdner Eisenbahn-Compagnie", „Modellb.-Bauten u. Elektronik", Eisenbahnwagen, „Kl. Eisenb. ganz raffin.", „Kleine Eisenbahn kurz u. bündig"**,
im Tausch gegen **Dampflok-A.Bd. 3, „Spreewaldb.", „Windbergb.", „Rübelandb.", „BR 44", „Über d. Rennsteig v. Sonneb. n. Probstzella", „Das Mügelner Schmalspurnetz", $H0_m$ Güterwagen** u. **Lok** v. Fa. HERR. Tausch oder Kauf.

R. Schneider, 4500 Dessau
Werderstraße 29

Suche für Sammlung in **H0 Tonnendachwagen**, franz. Bauart, PIKO-Katalog-Nr. 5/136/173 SNCF/SBB, grauschwarz, 2 Stück, 5/136/070 SNCF, rotbraun, 2 Stück, 5/136/071 SNCF, schwarz, 2 Stück, 5/136/072 SNCF, braun, 2 Stück.

Biete **„Die BR 44"** oder **„Loks in Glasers Analen 1920–1930"**, neuwertig.

Suche **Dampflok-Archiv** Band 1 und 3, **„Die Rügen-Kleinb."**, neuwertig.
nur Zuschriften an:

Rolf Grundmann, 9001 Karl-Marx-Stadt
Fabrikstraße 3

Biete **Eisenbahnjahrb.** 1978, 80, 81, 83, **„Modelleisenb."** 1972–81, **ME-Kal. 1975–83, Dampflok-A.** 1 u. 4, **Schmalspurb.-A., Straßenb.A. 1, „Kleinbahn d. Altm.", „Selketalbahn", „Steilr. ü. d. Thür. Wald".**
Suche **„Schmalspurb. in Sachsen", „V. Sonneberg n. Probstz.", „Überschieng. d. Alpen", „Brandenb. Städteb.", Ellok-Archiv 1984.**

Schlimper, 9612 Meerane, Dr.-Külz-Str. 39

Biete **„Die Selketalbahn", „Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie", Dampflok-Archiv 4, „Spreewaldbahn", „Schmalspurbahn-Archiv", „Rübelandbahn",**

Suche **„Harzquer- und Brockenbahn", „Kleinbahnen der Altmark", Triebwagen-Archiv, Diesellok-Archiv, „Windbergbahn", „Franzburger Kreisbahnen", Dampflok-Archiv 3, „Reisen mit der Dampfbahn", „Steilrampen über den Thüringer Wald", „Baureihe 44", „Der Modelleisenbahner"** Jahrg. 52–79, **H0 BR 03, 41, 84, 91, Material** über Straßenbahnen, **Kursbücher** bis 1976.

W. Wolf, 7031 Leipzig
Rochlitzstraße 34

Biete **H0 BR 55**, 45,– M; **BR 75** (franz.), 41,50 M; **Dampflok-Archiv 4**, 19,80 M; **Straßenbahn-Archiv 2, 24,80 M; „Steilrampen über den Thüringer Wald"**, 13,20 M.

Suche **H0 BR 84** (auch defekt), **„Bahnland DDR", „Schmalspurbahnen der Oberlausitz", „Selketalbahn", „Der Modelleisenbahner"**, Jahrgänge 1–17, **Fotos** der Lok 05 003 (Heizerseite ohne Verkleidung).

J. Barth, 9382 Augustusburg
Karl-Marx-Straße 32

Suche **„Der Modelleisenb."** Jg. 1970 b. 82, mögl. kpl., u. Hefte 2, 4, 7, 10, 11 u. 12/83.
A. Witschetzky, 8812 Seifhennersdorf, Albertstraße 9

„Der Modelleisenbahner", komplett, **Fachliteratur**
sucht Propp, 2820 Hagenow
Hagenstraße 3, PF 65/80

Suche **BR 80, Plasticart Tu 134, IL 14, Tu 124.** Biete **P 47 D**, 4,50 M, **MiG 21 MF 1:72**, 4,50 M.
Kluger, 1502 Babelsberg
O.-Hahn-Ring 37

Suche zu kaufen v. Schlegel **Fischer-Transistor- u. Schaltkreistechnik-Reihe,** Amateurbibliothek.
S. Kögel, 8800 Zittau
Komturstraße 37

Verkaufe **„Der Modelleisenbahner"**, **Jg. 1965/9**, 0,80 M, **1966/5, 6, 8, 9, 10, 11, 12**, je 0,80 M, **1967/6, 7, 8, 9, 10, 11, 12**, je 0,80 M, **1968 bis 1981 kompl.**, 134,– M, **1982/1983 kompl.**, 30,– M.

Zuschriften an:
L. Naumann, 9318 Tannenberg
Dorfstraße 22

Biete **Nenngr. S** (Stadtilm) **BR 80**, 1 Lowa-Zug, 17 Wagen, 4 Weichen, Gleise, 3 Signale, div. Ersatzteile, zus. 1000,– M.

U. Schulz, 1017 Berlin
Leninplatz 5

Liebhaber sucht Dr. W. Kochs **„Eisenbahn- u. Verkehrsatlas"** von Europa, Ausgabe etwa 1918–1930, **„Die Spreewaldbahn", „Die Rügenschen Kleinbahnen", „Schiene, Dampf u. Kamera", „Reisen mit der Dampfbahn"**. Nur Kauf – kein Tausch.
C.-R. Heindorf
2000 Neubrandenburg
Keplerstraße 9

Suche **Bw-Schilder** bzw. **ETA-Bausatz.**
Biete **Autos für H0** u. a. **Modelle** und **Literatur.**

Kettnitz
4020 Halle
Landrain 128

Suche **H0: BR 23, 38, 64, 58** (Eigenb.), **95** (Eigenb.), **Drehscheibe** und **Gehäuse** der BR 50 und 42.
Biete **H0: BR 55 der König. Preuß.-Eisenbahn, TT: BR V 36, 110, 118, 92 und 221.**

G. Möske, 2900 Wittenberge
Rosenweg 4

Biete **BR 106 H0, TT-Material, Lok-Archiv, Transpress-Literatur, ME-Kalender.**
Suche **VT 135, ČSD-Fahrzeuge EK 4, Laas, „Rübelandbahn", „Schmalspurbahnen der Oberlausitz".**

M. Klose, 7063 Leipzig
Am Kleinen Feld 1/1409

Su. **BR 110, vierachs. Reko-Wagen** u. **Güterwg.** in TT, **„Modelleisenb."** 11/82. Verk. **Eisenb.-Jahrb. 1982.**
H. Günther, 9400 Aue
Straße der Freundschaft 5

Su. **H0 BR 84,** Bausatz **SKL,** Bausatz **ETA 177** zweiteil., **TT E 70,** alles gut erh., „Modellbahnprax." 9/1970.
Fritsche, 4370 Köthen
Dimitroffstraße 31

Suche **„Der Modelleisenbahner"** Jahrg. 1952–1960 u. 1966, Heft 12/73, 2/74 und 7, 8/83.
B. Rohnke, 6120 Eisfeld
Bahnhofstraße 18

Suche **N-Loks** (auch Eigenbau), sowie Wagen aller Art.

A. Götzloff, 6575 Pausa
Freiheitsstraße 3

Biete
TT BR 35 (2×), je 45,– M.
Suche
H0 BR 23, BR 106, BR 41, BR 01, Kohle.

K. Hartwig
8902 Görlitz
Am Bahnhof 902

Biete **Nenngr. N BR 55,** 50,– M, u. **65**, 40,– M, **$H0_m$ BR 99**, 50,– M.
Suche andere **Dampflok-Baureihen in Nenngr. N. (Eigenb.)**
D. Kürschner
8010 Dresden
Uhlandstraße 26

Biete **„BR 01", „Steilrampen ü. d. Thüringer Wald".**
Suche **„Über den Rennsteig", „Überschienung der Alpen";**
gebe ab **Leuchtdioden**, 3 mm Ø, rot, grün, gelb.

Noßke, 7812 Lauchhammer
Th.-Mann-Straße 2

TRIX-EXPR.-Eisenbahn., sehr gut erh., reichh. Schienen u. roll. Mat. u. Zub., f. 700,– M zu verk.
Bölke, 4090 Halle-Neustadt
Block 211/9

Suche **alles über Nenngr. N** u. a. div. ME, Loks, Wagen, Zub., Ers.-Teile, Kataloge, Baupläne.
H. Heinze, 2753 Schwerin
Bertolt-Brecht-Straße 13

Biete umfangreiche Literatursammlung (Liste anfordern), Posterserie, Modelleisenbahn 1–3, H0-BR 01, 23, 41, 50, 52, 64, 66, 86, 91, HERR 99, 106, 185, DMV-Kleinserien, SVT 137.
Suche „Der Modelleisenbahner" 1953, 54, 57–63, 69, 70, Modellbahnanlagen Bd. 1/2, H0-BR 42, 84; HERR Personen- u. Gepäckwagen, Schmalspurloks und -wagen.
Nur Tausch. Zuschriften an:

Kroggel, 8021 Dresden, Schlüterstr. 20

Verkaufe **Märklin-Eisenbahn**, Spur 00, **Lok SLR 700, 2 Tender, 1 D-Zug, 1 Güterzug, 1 Trafo,** div. **Schienen, Weichen,** für zus. 800,– M

Zuschriften an:
St. Barthel, 8045 Dresden
Rottwerndorfer Straße 3/604

Verkaufe Trost **„Kleine Eisenbahn ganz raffiniert"** u. **„Kleine Eisenbahn kurz und bündig"**, Wlaikoff **„Linienführung der Eisenbahn", „Fachkunde Dieseltriebfahrzeuge", 38 Kursb., Fahrplan 1967–82** DR, ČSD, MÁV), nur zusammen, **„Modellbahnpraxis"** H. 2, 4, 6, 8–15, **Modellbahnkalender 1972–83, „Von 01 bis 99".**

Michel, 8802 Großschönau
Thälmannstraße 86

Biete **„Histor. Bahnhofsb.", „Muldenthalbahn", Dampflok-A. 4,** v. Sonneberg n. Probstzella, Bilder v. d. Eb. Teil 3, **Eisenb.-Jahrb. 1982.**
Suche **„Rüg. Kleinb.", „Spreewaldb.", „Harzquer- u. Brockenb.", „Steilrampen ü. d. Thür. Wald", Eisenb.-Kalender,** Bilder v. **EB Teil 1.**

Aurich, 8400 Riesa
Beethovenstraße 6

Suche **BR 50, NOHAB-Diesellok,** CC7001, **„Der Modelleisenbahner" 1–4/62, 12/67, 11/82, „Bahnland DDR", „Kleinbahnen der Altmark".**

Biete **Baureihe 44, „Der Modelleisenbahner" 11/78, 1/79, 6, 10/80, 4, 5, 6, 8,/81 8, 9/82, 3/83, Modellbahnkalender 1972, 73, 75, 78, 79, 81, 82, 84, „Oldtimer d. Schienen"** (akzent 48).
Angebote schriftlich an:

O. Süß, 1136 Berlin,
Dolgenseestraße 50

Biete in Nenngr. **H0: BR 01^5**, 110,– M; **52** 105,– M; **55**, 65,– M; **86**, 75,– M; in Nenngr. **TT: BR 81, 92**, je 35,– M; *86*, 55,– M; **110**, 35,– M; **MITROPA-Schlafwagen**, 9,50 M; die Bücher **„Vom Bodenläufer zum Supermodell", „Uns gehören die Schienenwege".**
Suche Schmalspurfahrzeuge in **$H0_m$, TT: BR E 70, E 94, Dampflok-Archiv 3, BR 44, „Die Rübelandbahn", „Reisen mit der Dampfbahn".**
Eventuell Verkauf.

Kurt Brook, 1603 Schulzendorf
Waldstraße 12

Rezensionen

Einzelautoren: „Eisenbahn-Jahrbuch 1984", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984, 152 Seiten, 250 Abbildungen, 6 Tabellen, 15,– Mark

Die 22. Ausgabe des Eisenbahn-Jahrbuchs enthält 22 aktuelle und historische Beiträge des schienengebundenen Verkehrs. Sie stellt eine echte Bereicherung der Eisenbahnliteratur dar, so u. a. einen interessanten Beitrag über die Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Demokratischen Volksrepublik Algerien seit der Unabhängigkeit des Landes im Jahre 1962. Sehr informativ ist auch die Fortsetzung der im Eisenbahn-Jahrbuch 1984 begonnenen Berichterstattung über die Baikal-Amur-Magistrale (BAM). Im Beitrag „Die Baikal-Amur-Magistrale im Jahre 9" sind die Hauptereignisse und die erreichten Leistungen im 9. Jahr des BAM-Baues sehr eindrucksvoll dargestellt. Aufschlußreiche und umfassende Informationen über die Entwicklung des Eisenbahnwesens der DDR in den vergangenen 5 Jahren enthält die Zeitdokumentation „7. Oktober 1984 – 35 Jahre DDR". Von Interesse sind vor allem die Artikel über technische Entwicklungen bei der DR, so z. B. über den Einsatz neuer 1. Klasse-Reisezugwagen aus dem Raw Halberstadt, die Bedeutung des Einsatzes von mobilen Betonmischungen für die Streckenelektrifizierung und der technisch-historische Überblick über Gleisbildstellwerke bei der DR.
Positiv ist ferner, daß die Vorstellung hervorragender Persönlichkeiten Im Jahrbuch '84 fortgesetzt wird. Porträtiert wird der ehemalige langjährige Präsident der Rbd Halle, Karl Hetz, Mitbegründer des Nationalkomitees Freies Deutschland und Eisenbahner der ersten Stunde. Ein weiterer Beitrag ist dem Lebenswerk des Ingenieurs Rudolf Diesel gewidmet.
Das Eisenbahn-Jahrbuch 1984 enthält weiterhin eine Reihe interessanter historischer Abhandlungen über die geschichtliche Entwicklung der deutschen Eisenbahnen, so z. B. „100 Jahre Eisenbahnbetrieb im Tal der Roten Weißeritz"; „100 Jahre Schmalspurbahn zwischen Radebeul und Radeburg" und „100 Jahre Brandleitetunnel". Neu, und für die Veröffentlichung im Eisenbahn-Jahrbuch begrüßenswert, ist der Beginn einer Fortsetzungsreihe mit dem Titel „Eisenbahndenkmale in der DDR (1): Brücken und Viadukte". Ein guter Auftakt in der Berichterstattung zum bevorstehenden Jubiläum „150 Jahre deutsche Eisenbahn – 40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand" im Jahre 1985. Das Eisenbahn-Jahrbuch 1984 ist wiederum eine gelungene interessante Lektüre über die aktuelle und historische Entwicklung des Eisenbahnwesens. In jedem Falle also lesenswert.

Manfred Neumann

„Johann Andreas Schubert – Ehrung anläßlich seines 175. Geburtstages" Wissenschaftliche Zeitschrift der TU Dresden 33 (1984) Heft 1, Separatreihe 3: Maschinenwesen, 60 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, Preis: 5,– Mark

Mit einer gemeinsamen Festveranstaltung und einem Festkolloquium ehrten im Frühjahr 1983 die Technische Universität Dresden und die Hochschule für Verkehrswesen Dresden den 175. Geburtstag von Johann Andreas Schubert.
In der Wissenschaftlichen Zeitschrift der TU Dresden sind nun die Vorträge dieser Veranstaltungen, eine Beschreibung der in der TU aufbewahrten Getriebemodelle Schuberts und eine Wertung der dort gezeigten Ausstellung veröffentlicht worden. Alle Beiträge würdigen Leben und Werk eines Pioniers der technischen Revolution. Dabei werden vor allem die durch Schubert geförderte technische Entwicklung des Maschinenbaues, des Verkehrswesens und des Bauwesens aufgegriffen und Bezüge zu aktuellen Entwicklungen hergestellt. Den an der technischen Entwicklung interessierten Freunden der Eisenbahn vermitteln die Beiträge zur Entwicklung schienengebundener Triebfahrzeuge und zum Verkehrsbauwesen viele interessante Zusammenhänge. Zu erwähnen ist auch die Laudatio für den Nationalpreisträger Hans Wendler, den Vater des nach ihm benannten Prinzips der Kohlenstaubfeuerung, dem auf dieser Festveranstaltung der Titel eines „Dr.-Ing. E. H." verliehen wurde. Über die Ehrung J. A. Schuberts hinaus, sind diese Beiträge auch im Zusammenhang mit den bevorstehenden Jubiläen (150 Jahre deutsche Eisenbahnen, Ferneisenbahn von Dresden nach Leipzig und der Aufnahme der Dampfschiffahrt auf der Oberelbe) lesenswert.
Diese Publikation dürfte in vielen Bibliotheken, insbesondere in Einrichtungen des Hoch- und Fachschulwesens, zur Verfügung stehen. Der Einzelbezug des Heftes ist auch noch über die Abt. Öffentlichkeitsarbeit der TU Dresden, 8027 Dresden, Mommsenstr. 13 möglich.

Wolfram Friedrich

Dieter Bäzold/Günther Fiebig: „Ellok-Archiv", transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984, 327 Seiten, fünfte bearbeitete und ergänzte Auflage, 24,80 Mark

Völlig neu bearbeitet, erschien vor kurzem das Ellok-Archiv. Auf dem ersten Blick merkt der Leser gleich, daß zahlreiche Illustrationen völlig neu aufgenommen wurden. Neu ist auch der Abschnitt über den elektrischen Betrieb bei der Deutschen Reichsbahn ab 1955. Er gibt einen sehr informativen Überblick über die nahezu 30jährige Entwicklung dieser energieoptimalen und umweltfreundlichen Traktionsarten der DDR.
Wer etwas über die neuste Ellok, der DR, der 212/243001, oder über die Baureihe 250 lesen will, wird nicht enttäuscht. Exakt detailliert, und dennoch kurz und knapp, ist jede BR – und dabei fanden auch wieder Einzelgänger Berücksichtigung – beschrieben worden.
Was aber die neue Aufgabe des Ellok-Archivs so wertvoll macht, sind die aktualisierten Angaben über jene Lokomotiven, deren Anzahl in den letzten Jahren weiter reduziert wurde, die ausgemustert oder neu in Betrieb genommen wurden.
Am Schluß des Buches sind die technischen Daten aller beschriebenen Loks in bewährter Weise zusammengefaßt worden. Alles in allem: Ein Buch, das für den Freund des elektrischen Betriebes eine Fülle aktueller Angaben enthält.
Wolf-Dietger Machel

Sollten Eisenbahn-Jahrbuch und Ellok-Archiv im Buchhandel bereits vergriffen sein, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.

Vorschau

Im Heft 9/84 bringen wir u. a.:

100 Jahre Radebeul Ost – Radeburg;
100 Jahre Neudietendorf – Ritschenhausen;
H0/H0$_e$-Heimanlage;
Sonderfahrzeuge auf sächsischen Schmalspurbahnen;
99^{73} in H0$_e$.

Modellbahnwettbewerb in der ČSSR

Analog zu den Bezirksausscheiden des Modellbahnwettbewerbs des DMV der DDR gibt es in unserem Nachbarland, der ČSSR, jeweils die Wettbewerbe der Tschechischen Sozialistischen Republik und der Slowakischen Sozialistischen Republik.

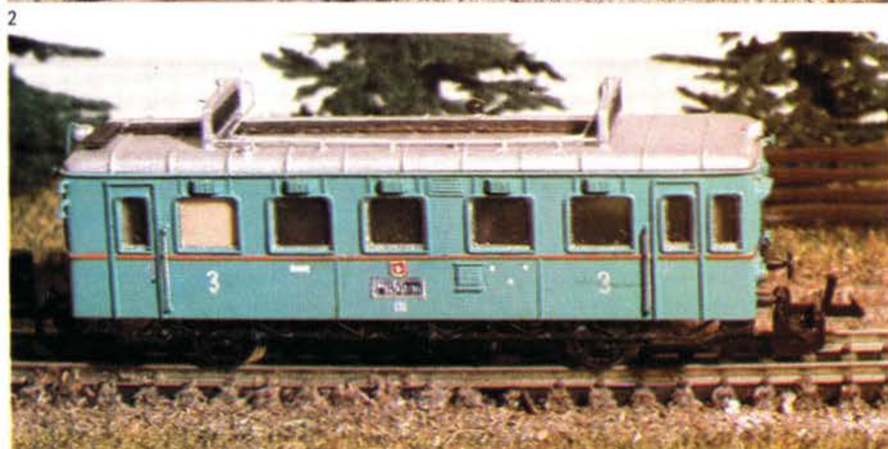
Die besten Modelle werden zum Republikwettbewerb nach Prag geschickt. Hier findet dann der zentrale Wettbewerb statt.

Die 84er ČSR-Veranstaltung wurde am 4. und 5. Mai 1984 in Kolin durchgeführt. Im Kulturzentrum des Koliner Neubaugebietes waren vom 6. bis 20. Mai 1984 die rund 100 eingesandten Modelle neben vielen anderen zu sehen. Einige stellen wir auf dieser Seite vor.

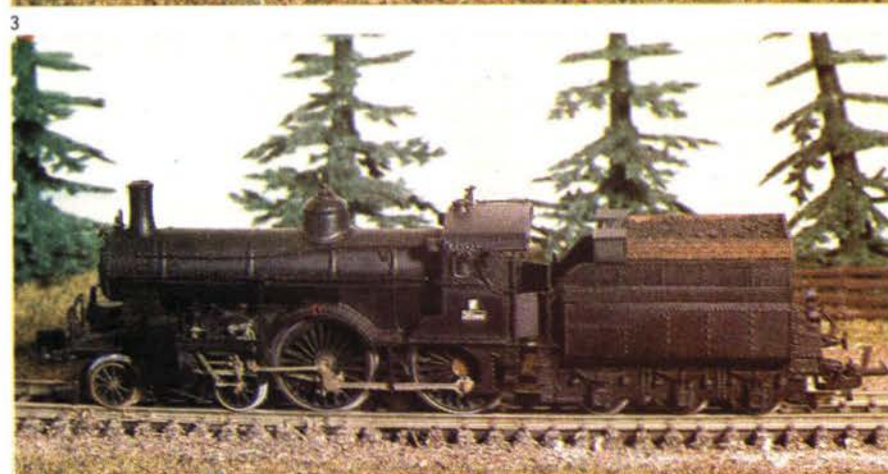
1



2



3



4



1 Das Modell von der 423.0145 baute Otakar Prokeš aus Havl. Brod. Zur Kategorie A 1 (Nenngröße H0) gehörend, kam es auf den 7. Platz.

2 Der M 130.191 von Jiří Zelenka aus Plzeň entstand im Maßstab 1:120. Er erhielt in der Kategorie A 1 den 4. Platz.

3 Der gleiche Erbauer sandte auch diese 265.002 nach Kolin. Ebenfalls in TT entstanden, erhielt er dafür den 1. Platz.

4 Die Lok 422.028 baute Miroslav Višek aus Gottwaldov (5. Platz), den Ci-Wagen Jiři Berka aus Jesnice (B 1, 4. Platz) und den Bi-Wagen Otakar Prokeš aus Havl. Brod. (B 1, 3. Platz, alles Nenngröße H0).

Text und Fotos: W. Bahnert, Leipzig

Am 3. Juni 1984 wurde auf der Schmalspurstrecke Straßberg–Stiege der planmäßige Reiseverkehr eröffnet. Hier der Eröffnungszug in Güntersberge.

Foto: S. Frenzel, Harzgerode

